This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

d 759/164.

F III. 2.

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

MITTHEILUNGEN

AUS DEM

GEBIETE DER STATISTIK.

HERAUSGEGEBEN

VON DER

DIRECTION DER ADMINISTRATIVEN STATISTIK

IM

K. K. HANDELS-MINISTERIUM.

VIERTER JAHRGANG. — VI. HEFT.

(Preis 2 fl. Conv. Münze.)

WIEN, 1855.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER

VERWALTUNGS-BERICHT

UEBER DIE ERGEBNISSE

DES BETRIEBES DER K. K. OESTERREICHISCHEN

STAATS-EISENBAHNEN

IM VERWALTUNGS-JAHRE 1854.

Erstattet an Seine Excellenz, den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, Georg Ritter v. Toggenburg, vom k. k. Section-Chef Karl Freiherrn v. Czoernig.

WIEN, 1855.

AUS DER KAISERLICH-KÖNIGLICHEN HOF- UND STAATSDRUCKEREI.

IN COMMISSION BEI W. BRAUMÜLLER.

HA
1171
B2
v. 4
pt. 6

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

Benennung und Länge der bis Ende 1854 für den Betrieb eröffneten österr. Staats-Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Art des entweder in eigener Regie oder in anderer Weise ausgeführten Betriebes 2

Benennung und Länge der im Jahre 1854 für den Betrieb neu eröffneten und sonst zugewachsenen Bahnen 3

Die bei der Erörterung der Betriebsergebnisse des Jahres 1854 in Betracht kommenden Bahnstücke 3

Zeitpunct und Reihenfolge der Betriebseröffnung auf den im Jahre 1854 zugewachsenen Staatsbahnen 4

A. Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, sowie deren Kosten.

I. Bauanlagen.

Unterbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Vergleichung der Uebersicht I mit der im Jahre 1853 gelieferten analogen Tabelle 6

Nähere Erklärung der für die getrennten Strecken der südlichen Bahn, Section I, ausgewiesenen Längen 7

Umfang der Grundeinlösung für die im Jahre 1854 neu hinzugekommenen Bahnstrecken . . 8

Bestandtheile, welche zusammen die Bahnlänge bilden, und bemerkenswerthe Terrain-Ausgleichungen, Aufdämmungen, Einschnitte, Tunnels, Gallerien und Viducte 8

Brücken mit Angabe des Materiales, aus welchen sie erbaut sind, und der Bauart . . . 13

Werke, welche als Nebenbestandtheile des Unterbaues dem Bahnkörper eingefügt und angeschlossen sind, ohne denselben in seinem ganzen Querschnitte auszufüllen: Durchlässe im Bahnkörper, welche die Höhe desselben nicht erreichen, Brücken, welche den Bahnkörper quer überspannen, Durchlässe neben der Bahn, Futtermauern und Wegübergänge 18

Vergleichung der verschiedenen Erd- und Bauwerke auf den einzelnen Bahnen 20

b. Herste 1854 22

Oberbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Uebersicht nach der Zahl, Länge, Bestimmung und Beschaffenheit der Geleise, und nach der Zahl und Gattung der für den Uebergang von einem auf andere Geleise bestehenden Einrichtungen . . . . . .
Vergleichung der Zahl, Länge, Bestimmung und Beschaffenheit der Geleise auf den einzelnen Bahnen, nebst Bemerkungen über die aus verschiedenen Schienengattungen bestehenden Geleise . . . . . .
Wechsel, Drehscheiben und bewegliche Plattformen . . . . . .
Stationen mit den meisten Geleise-Anlagen, deren Ausmaass, Zahl der Wechsel u. s. w. . .

b. Construction des Oberbaues und des Zugehöres.

Der Geleise . . . . . } bei den neu hinzuge- { . . .
Der Wechsel, Drehscheiben und beweglichen Plattformen } kommenen Bahnstrecken { . . .

c. Niveau und Richtung des Oberbaues.

Uebersicht der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse . . . . . .
Unterabtheilung der Bahnlängen nach den bei der Bahnanlage bedingten allgemeinen Niveau-Veränderungen, und Reihenfolge der einzelnen Bahnstrecken nach der Abnahme des Maasses der Steigung und des Gefälles 3
Die extremsten Niveau- und Richtungs-Verhältnisse mit ihrer Länge auf den einzelnen Bahnen 3
Einfluss der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse auf die Beförderung der Züge und diessfällige Vergleichung der einzelnen Bahnen 4
Zahl der Niveau-Wechsel und Richtungs-Veränderungen auf je einer Bahnmeile 4

d. Herstellungen im Jahre 1854 4

Hochbauten.

a. Umfang der Bauanlagen.

Uebersicht der Stationen nach ihrer Zahl und Bestimmung, der auf denselben bestehenden Anstalten, dann der vorhandenen Wohnungen für Wächter und andere Bedienstete . . . 5
Topographische Reihenfolge und Entfernungen der einzelnen Stationen mit Rücksicht auf ihre Bestimmung für den Personen- und Frachten-Verkehr 5
Stationen, auf welchen auch Postämter und Expeditionen, dann Telegraphen-Aemter und Bureaux bestehen 5
Stationen, auf welchen Locomotive in Bereitschaft gehalten werden, so dass ein Wechsel derselben beim Verkehre der Züge stattfindet 5
Anstalten, welche auf einzelnen Stationen bestehen und zwar:
Werkstätten 5
Heizhäuser 6
Anstalten zum Wassernehmen 6
Personen-Hallen 7
Restaurationen und Wirthshäuser 7
Auf- und Ablade-Rampen 7
Grosse fixe Brückenwagen 7

Seite

Wohnungen, und zwar:
für Wächter (nebst Angabe der Zahl der Wächter) 73
für andere Bedienstete 75
b. Herstellungen im Jahre 1854 77

II. Betriebs-Einrichtungen.

Fahrbetriebs-Mittel.

a. Stand derselben.

Uebersicht der vorhandenen Locomotive, Tender, Personen- und Last-Wagen, dann Schneepflüge 81
Nähere Details über die Einrichtung der Fahrbetriebs-Mittel (am Schlusse des Heftes in der abgesonderten Beilage).
Locomotive. Vergleichung der Zahl auf den einzelnen Bahnen und der Leistungsfähigkeit, dann Angabe der Erzeugungsorte 82
Tender. Vergleichung der Zahl auf den einzelnen Bahnen und mit den vorhandenen Locomotiven, dann Angabe der Erzeugungsorte 85
Personen- und Lastwagen. Vergleichung der Zahl und beziehungsweise der Personenwagen-Achsen und Sitzplätze, der Lastwagen-Achsen und Ladungsfähigkeit auf den einzelnen Bahnen 86
Vergleichung zwischen dem Stande an Personen- und an Last-Wagen auf den einzelnen Bahnen 89
Erzeugungsorte der Personen- und Last-Wagen 90
Schneepflüge 90

b. Herstellungen im Jahre 1854.

Anschaffungen nach der Zahl, dem Orte der Erzeugung und den Bahnen, für welche sie bestimmt waren 91
Verbesserungen an den vorhandenen Fahrbetriebs-Mitteln 92

Telegraphen und Signale.

a. Stand derselben.

Uebersicht der elektro-magnetischen und optischen Telegraphen und der anderen Signale . 93
Drahtleitungen. Stationen und Apparate für die elektro-magnetische Telegraphie 96
Einrichtung und Zahl der optischen Telegraphen und aller anderen Signale 99
b. Herstellungen und Anschaffungen im Jahre 1854 . . 100
Sonstige Betriebs-Einrichtungen 101

III. Kosten der Bau-Anlagen und der Betriebs-Einrichtungen.

Uebersicht der bis zum Beginne des Jahres 1854 aufgelaufenen Kosten und Ermittlung des auf eine Bahnmeile entfallenden Betrages 102
Uebersicht über die Vermehrung der Kosten für Bau-Anlagen und Betriebs-Einrichtungen im Laufe des Jahres 1854 und Darstellung des mit Ende 1854 bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Anlags-Capitales der im Staats-Regie-Betriebe gestandenen Bahnstrecken 106
Vergleichung der Kosten der einzelnen Bahnen und ihrer Einrichtung im Allgemeinen und in der Vertheilung auf die verschiedenen Ausgabs-Rubriken 111

B. Ergebnisse des Betriebes.

I. Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel.

Uebersicht der Bewegungen der Locomotive, der Personen-Wagen, der Last-Wagen und ganzer Züge . . . . . .
a. Bewegungen der Locomotive und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung; dann Zahl der täglich über jede Bahn beförderten Züge . . . .
b. Bewegungen der Personen-Wagen und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung . . . . . .
c. Bewegungen der Last-Wagen und Vergleichung mit der vorhandenen Zahl, oder die tägliche Leistung . . . . . .
Vergleichung der Bewegungen der Personen- und Last-Wagen . . . . . .
d. Bewegungen ganzer Züge und Vergleichung der Grösse derselben . . . . . .

II. Personen- und Sachen-Transporte.

Uebersicht der Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs, der Menge des transportirten Gepäckes, Eilgutes, der ordinären und Regie-Frachten, dann der Vertheilung der Zahl und Menge auf die Bahnlänge, auf die vorhandenen Wagen-Achsen, Sitzplätze und beziehungsweise Ladungsfähigkeit . . . . . .
Ausweis über den Verkehr an Personen, dann ordinären und Regie-Frachten jeder einzelnen Station . . . . . .

1. Personen-Transporte.

a. Verkehr nach der Zahl überhaupt und Vergleichung der Verkehrsverhältnisse der einzelnen Bahnen . . . . . .
b. Verkehr nach der Zahl in verschiedenen Wagen-Classen und nach dem zurückgelegten Wege.
Nach der Zahl der Reisenden in den 3 Wagen-Classen und des Militärs . . . . . .
Nach dem zurückgelegten Wege überhaupt . . . . . .
Nach dem von den Reisenden in den 3 Wagen-Classen und von dem Militär zurückgelegten Wege und Vergleichung mit der Zahl der Reisenden und des Militärs . . .
Der zurückgelegte Weg in Vergleichung zur Bahnlänge . . . . . .
c. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.
Nach Bahnstrecken . . . . . .
Nach Stationen . . . . . .
d. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.
Nach Monaten . . . . . .
Nach Quartalen und Semestern . . . . . .
e. Vergleichung des Verkehres mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und Berechnung der fortgeschafften Last . . . . . .

2. Sachen-Transporte.

a. Verkehr nach der Gewichtsmenge überhaupt und Vergleichung der Verkehrs-Verhältnisse der einzelnen Bahnen . . . . . .
b. Sachen-Transport bei Personen-Zügen . . . . . .
c. Verkehr mit ordinären und Regie-Frachten, nach der Menge der verschiedenen Gattungen . . . . . .
Durchschnittliche Transport-Entfernung der Partei-Frachten, und Ermittlung des auf 1 Meile weit beförderten Gewichtes . . . . . .

Seite

d. Verkehr mit Partei-Frachten auf der eigenen Bahn und in Verbindung mit fremden Bahnen 154
e. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen an ordinären und Regie-Frachten 157
f. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden, und zwar:
Nach Monaten 159
Nach Quartalen und Semestern 160
g. Vergleichung des Verkehres mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und Berechnung der dabei fortgeschafften Last 162

III. Einnahmen und Ausgaben, dann Verzinsung des Anlags-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse.

a. Transport- und Nebengebühren 167
b. Einnahmen und Ausgaben 171
Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben, erstere getrennt nach den verschiedenen Porto- und Nebengebühren, dann anderen Zuflüssen, und letztere getrennt nach den allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten, ausserordentlichen Betriebsauslagen und Vergütungen, Zugförderungs-Kosten, Erhaltungskosten der Bahn und der Fahrbetriebs-Mittel, dann nach den verschiedenen Auslagen 172
Brutto-Einnahmen und Ausgaben, dann Einnahms-Ueberschüsse und Vergleichung mit den Ergebnissen des vorhergehenden Jahres 174
Vertheilung der Einnahmen und Ausgaben in den verschiedenen Rubriken auf die Bahnmeile und Darstellung der Verhältnisse dieser Vertheilung 176
Vergleichung der Brutto-Einnahmen mit den Ausgaben und Ermittlung der Verzinsung des Anlags-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse 180
c. Netto-Einnahmen und Ausgaben für die ausgeführten Transporte und Vergleichung mit denselben 186
Ausweis über die Einnahmen bei dem Personen- und Frachten-Verkehre auf den einzelnen Stationen 187
Einnahmen für die Fahrt von den Reisenden und von dem Militär, für das Reise-Gepäck, für Eilgut, Partei- und Militär-Frachten 193
Vergleichung der Einnahmen mit der Zahl von beförderten Personen und mit der Menge der transportirten Sachen, und Ermittlung der durchschnittlichen Einnahmen für je eine Person und je einen Centner 194
Einnahmen von den Reisenden nach den drei Wagen-Classen 196
Vergleichung der Einnahmen nach den drei Wagen-Classen mit der Zahl der beförderten Reisenden und Ermittlung der durchschnittlichen Einnahme für je eine Person jeder Classe 196
Vergleichung der Einnahmen für die Fahrt der Reisenden mit dem zurückgelegten Wege und Ermittlung des im Durchschnitte für je eine Meile Fahrt eingegangenen Betrages 198
Vergleichung der Verhältnisse der Zahl der Reisenden, der Reisemeilen und der Einnahmen nach den drei Wagen-Classen 198
Ausgaben 199
d. Einnahmen einzelner Bahnstrecken und Stationen, dann Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.
Einnahmen nach Bahnstrecken 199
Vergleichung der Einnahmen mit den Verkehrsmengen 203
Einnahmen nach Stationen 207
Vergleichung der Einnahmen mit den Verkehrsmengen 208

Sei

e. Einnahmen in verschiedenen Zeit-Perioden und Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.

Einnahmen bei dem Personen-Verkehre nach Monaten, Quartalen und Semestern . . . 2(
Vergleichung der Einnahmen mit den Verkehrsmengen . . . . . 2(
Einnahmen bei dem Frachtenverkehre nach Monaten, Quartalen und Semestern 2:
Vergleichung der Einnahmen mit den Verkehrsmengen 2:

f. Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit der Bahnlänge, mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel, dann mit einigen anderen speciellen Leistungen.

Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben in ihrer Vertheilung auf die Bahnlänge, auf die Zahl der vorhandenen Achsen, dann auf die Fahrt-Nutzmeilen und Wagen-Achsmeilen . . . . . 2!
Vergleichung der Brutto-Einnahmen in ihrer Vertheilung auf alle vorhandenen Wagenachsen, alle Fahrt-Nutzmeilen und Wagen-Achsmeilen . . . . . 2!
Vergleichung der Einnahmen bei dem Personen-Verkehre in ihrer Vertheilung auf die Personenwagen-Achsen und auf die Personenfahrt-Nutzmeilen und Porsonenwagen-Achsmeilen 2:
Vergleichung der Einnahmen bei dem Frachtenverkehre in ihrer Vertheilung auf die Lastwagen-Achsen und auf die Lastfahrt-Nutzmeilen und Lastwagen-Achsmeilen . 2!
Vergleichung der Einnahmen, welche die in Verkehr gesetzten Personen- und Last-Züge und beziehungsweise die Wagen, aus denen sie bestanden, lieferten . . . . . 2!
Vergleichung der Brutto-Ausgaben in derselben Vertheilung wie bei den Brutto-Einnahmen . . . . . 2!
Kosten einiger specieller Leistungen, und zwar:
Der Bahn- und Gebäude-Erhaltung 2:
Der Erhaltung der Fahrbetriebs-Mittel . . . . . 2!
Der Zugförderung im Ganzen . . . . . 2!
Kosten des bei der Zugförderung verwendeten Brennstoffes . . . . . 2!
Kosten des Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiales . . . . . 2!
Kosten des Brennstoffes und der sonstigen Materialien zusammen . . . . . 2!

Anhang.

Aenderungen und Neuerungen, welche im Verlaufe des Jahres 1854 eingeführt worden sind 2!
Betreffend die Geschäfts- und Personal-Organisation . . . . . 2!
Nachweisung des Personal-Standes . . . . . 2!
Betreffend die Verkehrs- und Tarifs-Bestimmungen . . . . . 2!

Einleitung.

Der gegenwärtige Bericht, welcher die Darstellung der Betriebs-Ergebnisse der k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen im Verwaltungs-Jahre 1854 zum Zwecke hat, reiht sich in engem Zusammenhange jenem an, welcher über denselben Verwaltungszweig für das Jahr 1853 erstattet und im 8. Hefte des III. Jahrgangs der „Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik" veröffentlicht wurde. Es soll dadurch ein Bild geliefert werden, welches die Ausdehnung und Vervollständigung der dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staatsbahnen und ihrer Einrichtungen, die darauf verwendeten Summen, die Bewegung auf denselben und die finanziellen Ergebnisse im verflossenen Verwaltungsjahre, so wie einen Vergleich des Standes und der Ergebnisse mit jenen des Vorjahrs zur Anschauung bringt, und überhaupt von den Erfolgen Rechenschaft gibt, welche durch die diesem Verwaltungszweige gewidmeten fortgesetzten Fürsorgen und Maassnahmen der Regierung erzielt worden sind.

Die gegenwärtige Darstellung erfolgt mit stetem Hinblicke auf den Verwaltungs-Bericht des vorigen Jahres, und die Vergleichung der neuen Uebersichten mit den früheren ist durch eine getrennte Nachweisung der neu hinzugekommenen Bahnstrecken in den diessjährigen Tabellen erleichtert. Differenzen, welche sich aus dieser Vergleichung noch ferner ergeben, erklären sich theils durch die Herstellungen im Jahre 1854, welche in jedem Abschnitte besonders aufgezählt werden, theils durch Berichtigungen, welche sich hier und da bei abermaliger Revision ergaben. Blosse Wiederholungen werden in jeder Beziehung so viel wie möglich vermieden, und wenn daraus die Nothwendigkeit hervorgeht, dass zum gründlichen Verständnisse des gegenwärtigen Berichtes der vorjährige zur Hand liege, so erwächst andererseits der wichtige Vortheil der Kürze in der Darstellung.

Weder in der Zahl noch in der Benennung der im Betriebe stehenden österreichischen Staats-Eisenbahnen, noch in dem Sitze der die einzelnen Bahnen verwaltenden Betriebs-Directionen ist im Jahre 1854 eine Aenderung eingetreten. Jedoch hat sich die Thätigkeit des Betriebes der südlichen Bahn, Section I, dann der südöstlichen und der lombardisch-venezianischen Bahn auf neu vollendete und

dem Betriebe übergebene Bahnstrecken ausgedehnt; an die südliche Bahn, Section I, wurde ferner ein kleines Bahnstück sammt der Station Mürzzuschlag von der südlichen Bahn, Section II, abgetreten, und die Katzelsdorf-Oedenburger Privat-Bahn, 3·69 Meilen lang, auf welcher schon früher die Ausführung des Betriebes für Rechnung der Privat-Gesellschaft durch die Direction der südlichen Staatsbahn, Section I, besorgt wurde, ist in Folge des mit jener Gesellschaft am 31. Juli 1854 abgeschlossenen und unterm 26. August 1854 Allerhöchst genehmigten Vertrages in das Eigenthum der Staatsverwaltung übergegangen und mit der Verordnung des Handels-Ministeriums vom 6. September 1854 der Leitung der gedachten Betriebs-Direction untergeordnet worden.

Am Schlusse des Verwaltungsjahres 1854 waren die einzelnen Staatsbahnen mit folgenden Längen dem Betriebe übergeben:

1. Nördliche Staatsbahn, wie im vorhergehenden Jahre mit . 63·48 Meilen,

2. Südliche Staatsbahn, Section I, von Wien über Mödling und Neustadt bis Mürzzuschlag, dann von Mödling bis Laxenburg und von Neustadt bis Oedenburg, mit der Länge von . . . . . 20·18 „

3. Südliche Staatsbahn, Section II, wie im Jahre 1853, jedoch mit Ausschluss der Station Mürzzuschlag, welche an die Section I überging, mit der Länge von . . . . . 41·53 „

4. Südöstliche Staatsbahn von Marchegg über Czegléd bis Szolnok, dann von Czegléd bis Szegedin mit . . . . . 59·11 „

5. Oestliche Staatsbahn, wie im vorhergehenden Jahre mit . 8·90 „

6. Lombardisch-venezianische Staatsbahn, von Venedig über Mestre und Verona bis Coccaglio, dann von Mestre bis Treviso und von Verona bis Mantua mit 33·83 Meilen, ferner von Mailand (Porta nuova) bis Camerlata mit 5·81 Meilen und von Mailand (Porta Tosa) bis Treviglio mit 4·10, daher zusammen mit . . . . 43·74 „

Die Gesammtlänge aller dem Betriebe übergebenen Staats-Bahnen beträgt daher . . . . . 236·94 Meilen.

Wie im vorhergehenden Jahre, ist auch im Jahre 1854 das Bahnstück Bodenbach-sächsische Gränze mit 1·47 Meilen, und jenes Marchegg-Pressburg mit 2·49 Meilen, daher zusammen in der Länge von . . . . . 3·96 „

nicht in eigener Regie, sondern ersteres durch die königlich sächsische Regierung, und letzteres durch die privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrieben worden, daher erstreckt sich der von der Staatsverwaltung selbst und auf eigene Rechnung ausgeführte Betrieb auf die Bahnlänge von . . . . . 232·98 Meilen.

Mit Ende des Jahrs 1853 war die Gesammtlänge der im Betriebe gestandenen Staatsbahnen (nach Abzug von 0·09 Meilen, um welche damals die südliche Bahn, Section I, zu lang angegeben worden) 209·09 Meilen,

und die Länge der in Regie betriebenen Staatsbahnen war . . . . 205·13 „

daher beträgt der im Verwaltungsjahre 1854 stattgefundene Zuwachs 27·85 Meilen.

Dagegen hat das Verhältniss der Ausführung des Betriebes auf der Katzelsdorf-Oedenburger 3·69 (richtiger 3·74) Meilen langen Privat-Bahn aufgehört, indem jene Bahn durch die Staatsverwaltung von der Privat-Gesellschaft angekauft wurde.

Die Veränderungen in der Länge der einzelnen Bahnen sind folgende.

Verlängert ist worden

1. die südliche Bahn, Section I,

a) durch Eröffnung der Bahnstrecke über den Semmering mit der Länge von	5·36	Meilen,
b) durch Zuweisung der Station Mürzzuschlag mit der Länge von	0·13	„
c) durch Einlösung und Einverleibung der Katzelsdorf-Oedenburger Bahn mit	3·74	„
2. die südöstliche Bahn durch die Eröffnung der Bahnstrecke von Felegyháza bis Szegedin mit	7·65	„
3. die lombardisch-venezianische Bahn durch die Eröffnung der Bahnstrecke von Verona (Porta nuova) bis Coccaglio mit	11·10	„
zusammen . .	27·98	Meilen.

Verkürzt ist worden

4. die südliche Bahn, Section II, durch Zuweisung der Station Mürzzuschlag an die Section I, um	0·13	„
Daher beträgt die Gesammtverlängerung, wie oben nachgewiesen	27·85	Meilen,

und sie betrifft durchaus Bahnen, welche in eigener Regie betrieben werden.

Da aber im gegenwärtigen Berichte auch noch die Darstellung der bereits im Jahre 1853 vom k. k. Aerar übernommenen Strecke Wien-Gloggnitz sammt Flügelbahnen mit	10·95	„
nachzutragen ist, so erstreckt sich die Beschreibung der neuen Strecken mit Einbeziehung des von Section II an Section I der südlichen Bahn abgetretenen Stückes von	0·13	„
auf die Gesammtlänge von	38·93	Meilen.

Bei den Erörterungen der Betriebsergebnisse kommen alle erwähnten Bahnen mit Ausnahme der Bahnstücke Bodenbach-sächsische Gränze von der nördlichen und Marchegg-Pressburg von der südöstlichen Bahn, daher die Gesammtlänge von 232·98 Meilen in Betracht. Die den Tarifs-Bestimmungen zu Grunde gelegten Längen hingegen stellen sich folgendermaassen dar:

1. nördliche Bahn mit	62	Meilen,
2. südliche „ Section I, mit	22¾	„
3. „ „ „ II, „	41¾	„
4. südöstliche „ mit	56¾	„
5. östliche „ „	9¼	„
6. lomb.-venez. „ „	43¾	„
zusammen . .	235¼	Meilen.

Gegen die wirkliche Länge von . . . . . 232·98 Meilen
zeigt sich daher die tarifs-mässige Länge grösser um . . . . . 2·27 Meilen.

Die tarifs-mässige Länge übersteigt die wirkliche Länge
auf der südlichen Bahn, Section I, um . . . . . 2·32 Meilen,
und auf der östlichen Bahn um . . . . . 0·35 „

dagegen ist sie geringer als die wirkliche Länge
auf der nördlichen Bahn um . . . . . 0·01 „
„ „ südlichen „ Section II, um . . . . . 0·03 „
„ „ südöstlichen „ um . . . . . 0·12 „
„ „ lomb.-venez. „ „ . . . . . 0·24 „

Der bedeutende Unterschied der tarifs-mässigen und wirklichen Länge auf der südlichen Bahn, Section I, rührt daher, dass die wirkliche Länge der Bahn über den Semmering mit Einschluss der Station Mürzzuschlag von 5·49 Meilen in dem Tarife auf 7½ Meile erhöht worden ist, um die daraus hervorgehende Vermehrung der Einnahmen mit den grossen Bauanlagskosten dieses Bahnstückes wenigstens einigermaassen in Einklang zu bringen.

Die chronologische Reihenfolge der Eröffnungs-Perioden, als Fortsetzung der vorjährigen Darstellung, ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, in welcher die Strecke Katzelsdorf-Oedenburg auf das Jahr 1847 zurückgeführt erscheint.

Im Jahre	Auf Meilen Bahnlänge	In den Strecken	Am Tage	Davon gehören zu folgenden Staatsbahnen					
				Nördliche	Südliche, Section I	Südliche, Section II	Südöstliche	Oestliche	Lombard.-venez.
				Meilen					
1840 bis 1853	209	Wie im vorigen Jahre für alle Bahnen nachgewiesen . .	—	63½	11	41½	51½	9	32½
1847	4	Katzelsdorf-Oedenburg . . .	20. August	.	4	.	.	.	.
1854	7½	Felegyháza-Szegedin	4. März	.	.	.	7½	.	.
„	11	Verona-Coccaglio	22. April	.	.	.	.	.	11
„	5½	Gloggnitz-Mürzzuschlag . . .	17. Juli	.	5½	.	.	.	.
	237			63½	20½	41½	59	9	43½

In der fortgesetzten Reihenfolge derjenigen Zeitpuncte, zu welchen die einzelnen Strecken in das Staatseigenthum übergingen, als Staatsbahnen in Betrieb gesetzt wurden, und daher der entsprechende Staatsaufwand für den Bau und die Erwerbung der Bahn bestritten werden musste, erscheinen im Jahre 1854 sämmtliche vorerwähnte 4 Bahnstrecken, da auch die Strecke Katzelsdorf-Oedenburg erst im genannten Jahre Staatsbahn geworden ist. Von den 28 Meilen Gesammtlänge dieser

Strecken wurden 4 Meilen von einer Privat-Gesellschaft erworben, die übrigen 24 aber aus Staatsmitteln erbaut.

Zwischen der Periode von 1844 bis 1850, in welcher die Staatsbahnen ausschliesslich durch Neubauten entstanden, und jener von 1850 bis 1854, in welcher der Zuwachs theils durch Neubau theils durch Ankauf von Privat-Bahnen hervorging, stellt sich nunmehr folgendes Verhältniss dar:

vom Jahre 1844 bis 1850 durch Neubau entstanden	100½	Meilen,
„ „ 1850 bis 1854 „ „ „	43½	„
durch Ankauf	93	„
zusammen . .	237	Meilen.

Auch die nach der vorausgeschickten Darstellung im Jahre 1854 zugewachsenen Bahnen sind, wie die übrigen Staatsbahnen, für den Locomotiv-Betrieb gebaut, haben gleiche Spurweite mit denselben, und reihen sich überhaupt in allen Einrichtungen den übrigen Staatsbahnen an.

Hinsichtlich alles dessen, was im früheren Verwaltungs-Berichte über den Anschluss der österreichischen Staatsbahnen, über die unmittelbare und mittelbare Verbindung derselben unter einander, so wie auch über die gemeinschaftliche Wagen-Benützung gesagt wurde, ist bisher die einzige Aenderung eingetreten, dass die Gruppe jener Bahnen, welche durch die Vollendung der Wiener Verbindungsbahn in unmittelbare Verbindung treten werden, durch die Eröffnung der Strecke Felegyháza-Szegedin, von 253·8 Meilen auf 261·5 Meilen angewachsen, und dass eine weitere bedeutende Ausdehnung derselben durch den Ausbau der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Troppau und Oświęcim, durch die Verbindung dieser Bahn mit der östlichen Staatsbahn, und durch die Verlängerung der letzteren bis Dembica in der Zwischenzeit bereits eingetreten ist.

A. Ueber die Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, sowie über deren Kosten.

I. Bauanlagen.

Unterbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Die Uebersicht I, welche ein gedrängtes Bild des Unterbaues aller im Betriebe befindlichen Staatsbahnen liefert, ergänzt die vorjährige Tabelle durch die Darstellung der südlichen Bahn, Section I, und durch die Aufnahme der neuen Strecken Felegyháza-Szegedin und Verona-Coccaglio in die Beschreibung der südöstlichen und der lombardisch-venezianischen Bahn. Ausserdem wird die gegenwärtige Tabelle auch dadurch umfangreicher, dass nebst der bereits in der vorjährigen Uebersicht beobachteten Trennung der bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Bahnen von jenen, welche hierbei nicht zu berücksichtigen sind, in besondern Absätzen auch noch die ganzen Bahnen und die neu hinzugekommenen Strecken angeführt werden.

Ein Blick auf die erwähnte Uebersicht zeigt vor Allem, dass die vorjährige Summe von 198·14 Meilen (ohne die zu Ende 1853 hinzugekommene Strecke Wien-Gloggnitz) nun auf 236·94 Meilen angewachsen ist, und dass sich dabei das Verhältniss zwischen den Längen der ganzen Bahnen geändert hat, indem auf Grundlage ihrer Meilenzahl eine neue Reihenfolge entsteht. Statt der Anordnung vom Jahre 1853:

Nördliche mit	63·48	Meilen,
Südöstliche „	51·46	„
Südliche, Section II, mit	41·66	„
Lombardisch-venezianische mit	32·64	„
Oestliche mit	8·90	„

ı zu Ende des Jahres 1854.

lerien	Viaducte		Brücken in gleicher Höhe mit dem Bahnkörper		Ueberdiess bestehen				Es gibt Weg-übergänge	
					Durchlässe im Bahnkörper, welche dessen Höhe nicht erreichen		Brücken über der Bahn	Durchlässe neben der Bahn	im Niveau	über und unter der Bahn
ir 2	für 1	für 2	für 1	für 2	für 1	für 2	für 1 für 2			
Klftr.	Zahl Klftr.	Zahl Klftr.	Zahl Klftr.	Zahl Klftr.	Zahl			Klftr.	Zahl	
2.127	. .	27 1.587	. .	956 3.861	.	120	. 25	345 20.559	460	299
2.347	. .	22 1.222	1 3	307 780	.	51	. 16	458 9.012	113	68
1.124	. .	12 654	. .	752 2.273	.	60	. .	122 51.701	380	102
370	4 597	. .	286 1.763	32 73	17	.	2 3	93 767	378	82
.	. .	. .	67 174	2 50	14	.	3 .	. .	85	11
648	. .	1 211	2 93	708 4.841	.	202	. 15	450 5.903	167	413
6.616	4 597	62 3.674	356 2.033	2.757 11.878	31	433	5 59	1.468 87.942	1.583	975
1.906	. .	26 1.577	. .	941 3.811	.	81	. 25	345 .	454	294
2.347	. .	22 1.222	1 3	307 780	.	51	. 16	458 .	113	68
1.124	. .	12 654	. .	752 2.273	.	60	. .	122 .	380	102
.	3 508	. .	263 1.464	32 73	14	.	2 1	79 .	372	63
.	. .	. .	67 174	2 50	14	.	3 .	. .	85	11
648	. .	1 211	2 93	708 4.841	.	202	. 15	450 .	167	413
6.025	3 508	61 3.664	333 1.734	2.742 11.828	28	394	5 57	1.454 .	1.571	951
221	. .	1 10	. .	15 50	.	39	. .	. .	6	5
370	1 89	. .	23 299	. .	3	.	. 2	14 .	6	19
591	1 89	1 10	23 299	15 50	3	39	. 2	14 .	12	24
86	. .	4 308	1 3	158 297	.	25	. 14	185 1.435	60	32
2.261	. .	16 738	. .	111 364	.	14	. .	162 6.327	27	24
.	. .	2 176	. .	38 119	.	12	. 2	111 1.250	26	12
.	. .	. .	. .	8 13	.	.	. .	. .	43	.
141	. .	1 211	1 38	206 1.868	.	147	. 7	331 3.230	38	105
2.488	. .	23 1.433	2 41	521 2.(		4	23	789 12.242	194	

bildet sich folgende analoge für das Jahr 1854:

Nördliche mit	63·48	Meilen,
Südöstliche „	59·11	„
Lombardisch-venezianische mit	43·74	„
Südliche, Section II, mit	41·53	„
„ „ I, „	20·18	„
Oestliche mit	8·90	„

aus welcher sich sogleich ergibt, dass die südliche Bahn, Section II, durch die lombardisch-venezianische von der dritten Stufe verdrängt wurde, und dass beide Bahnen ihre Plätze vertauscht haben.

Was die in der Uebersicht enthaltenen neuen Strecken

Wien-Gloggnitz mit	43.780	Klaftern,
Gloggnitz-Mürzzuschlag mit	21.980	„
Oedenburger Flügelbahn mit	14.980	„
Felegyháza-Szegedin mit	30.613	„
Verona-Coccaglio mit	44.391	„

anbelangt, so bedürfen die für die getrennten Strecken der südlichen Bahn, Section I, ausgewiesenen Längen einer näheren Erklärung.

Wien-Gloggnitz umfasst sowohl in dieser Uebersicht wie im ganzen gegenwärtigen Berichte ausser der eigentlichen Strecke von Wien bis Gloggnitz auch die Flügelbahn von Mödling bis Laxenburg, und die kurze Strecke von Neustadt bis an die ungrische Gränze bei Katzelsdorf, und die Entfernungen sind vom Anfangspuncte der Bahn in Wien bis zu Anfang der Station Gloggnitz mit . . . . . 39.472 Klaftern,
von der Station Mödling bis Ende Laxenburg mit . . . . . 2.424 „
von der Station Neustadt bis zur Mitte der grossen Leitha-Brücke bei Katzelsdorf mit . . . . . 1.884 „
daher im Ganzen, wie oben, mit . . . . . 43.780 Klaftern
gemessen. Die Laxenburger Flügelbahn verbleibt jedoch in einer Länge von 170 Klaftern auf dem Bahnkörper der Hauptbahn, ehe sie sich von derselben hinter Mödling abzweigt. Ebenso liegt die hinter Neustadt ausmündende Flügelbahn nach Katzelsdorf vor ihrer Abzweigung noch in einer Länge von 193 Klaftern auf dem Bahnkörper der Hauptbahn. Diese beiden Längen sind dessenungeachtet in den vorstehenden Zahlen der beiden Flügelbahnen, und ebenso in allen zu denselben gehörenden Bahnbestandtheilen wieder mitaufgenommen, und zwar nach dem auch im vorjährigen Berichte befolgten Grundsatze, dass die wirklich zu durchreisenden Längen die Basis aller Nachweisungen bilden, und dadurch grössere Differenzen zwischen den in den Tarifen enthaltenen und den hier nachgewiesenen Längen vermieden werden mögen.

Gloggnitz-Mürzzuschlag vom Anfange der Station Gloggnitz bis zu Ende der südlichen Bahn, Section I, hinter Mürzzuschlag mit 21.980 Klaftern Länge.

Die Oedenburger Flügelbahn umfasst hier und im ganzen gegenwärtigen Berichte stets die Strecke von der Mitte der Gränzbrücke über die Leitha bis zu Ende der Station Oedenburg, mit 14.980 Klaftern Länge.

Die Uebersicht zeigt ferner, dass die Grundeinlösung, wie bei allen Staatsbahnen, so auch auf den neuen Strecken durchgehends für zwei Geleise vorgenommen wurde, und dass sie überall, mit Ausnahme der Strecke Felegyháza-Szegedin, auch bereits geschlossen ist. Ebenso wurde der Bahnkörper der neuen Strecken mit allen dazu gehörigen Bauwerken für zwei Geleise hergestellt, ausgenommen die kurze Flügelbahn Mödling-Laxenburg und eine einzige Brücke der Strecke Verona-Coccaglio, welche Theile vorläufig noch für einfaches Geleise eingerichtet sind.

Geht man nun auf die Betrachtung der verschiedenen Gattungen von Erd- und Bauwerken über, aus welchen der Bahnkörper zusammengesetzt ist, und überträgt dieselben aus der Uebersicht I in die beifolgende Tabelle, deren oberer Absatz die ganzen Bahnen umfasst, während der untere Absatz bloss die neuen Strecken in sich schliesst, so erhält man, auch ohne Prüfung der Niveau- und Richtungs-Verhältnisse, ein annähernd richtiges Bild der Terrain-Hindernisse, welche beim Baue zu überwinden waren. Damit dieses um so deutlicher hervortrete, und besonders der Charakter der neuen Strecken sich möglichst vollständig darstelle, wurden die im vorjährigen Berichte getrennt angegebenen Verhältnisse in dieser Tabelle unmittelbar neben einander gestellt. Von den einer jeden Object-Gattung gewidmeten 5 Spalten sind 1 und 3 der Uebersicht I entnommen, die übrigen aus den ersteren gefolgert, und zwar enthält stets die erste Spalte die Anzahl der Objecte der ganzen Bahn oder Strecke, die zweite die auf eine Meile entfallende mittlere Anzahl derselben, die dritte die Gesammtlänge der Objecte in Klaftern, die vierte die Gesammtlänge der Objecte in Percenten der ganzen Bahnlänge, und die fünfte die mittlere Länge eines Objectes in Klaftern.

Es bedarf nur eines flüchtigen Vergleiches dieser Verhältnisszahlen, um die einer jeden Bahn oder Strecke zukommenden Eigenthümlichkeiten aufzufinden, von welchen hier nur die auf die neuen Strecken sich beziehenden Extreme zur Sprache kommen.

Terrain-Ausgleichungen sind in der grössten Ausdehnung, nämlich mit 52·8 Percent, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin, in der geringsten, mit 4·3 Percent, auf der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag vorhanden. Zugleich ist auf der ersteren Strecke die Länge des einzelnen Objectes die grösste, nämlich 490 Klafter; auf der letzteren hingegen die geringste, nämlich 64 Klafter. Dämme sind in der grössten Ausdehnung, mit 71·7 Percent, auf der Strecke Verona-Coccaglio, in der geringsten, mit 40·7 Percent, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin vorhanden, und auf diese folgt Gloggnitz-Mürzzuschlag mit 41·9 Percent. Auf der ersteren Strecke wird zugleich die Länge des einzelnen Objectes, 838 Klafter, bloss von jener auf der ganzen lombardisch-venezianischen Bahn, 1.022 Klafter, übertroffen, während die geringste Länge, 102 Klafter, auf der Semmering-Strecke vorkommt. Vollständige Einschnitte sind in der grössten Ausdehnung, mit 39·8 Percent,

	Erdwerke im Ganzen					Bauwerke im Ganzen					Erd- und Bauwerke zusammen				
änge	Zahl		Länge			Zahl		Länge			Zahl		Länge		
im Ganzen Percente	einzeln in Klaftern	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen Klafter	im Ganzen Percente	einzeln in Klaftern	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen Klafter	im Ganzen Percente	einzeln in Klaftern	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen Klafter	im Ganzen Percente	einzeln in Klaftern
1·5	4·0	1.184	18·6	246.359	97·1	208	1.002	15·8	7.575	2·9	7·6	2.186	34·4	253.934	100	116
1·0	2·5	341	16·9	76.388	94·6	224	346	17·1	4.352	5·4	12·6	687	34·0	80.740	100	118
1·4	3·0	608	14·6	162.088	97·5	267	772	18·6	4.051	2·5	5·2	1.380	33·2	166.139	100	120
0·8	5·8	692	11·7	233.652	98·7	338	323	5·5	2.803	1·3	8·7	1.015	17·2	236.455	100	233
0·6	3·2	71	7·9	35.358	99·4	498	69	7·8	224	0·6	3·2	140	15·7	35.582	100	254
2·8	6·9	243	5·57	169.150	96·7	696	718	16·43	5.793	3·3	8·1	961	22·0	174.943	100	182
1·5	4·5	3.139	13·3	922.995	97·3	294	3.230	13·6	24.798	2·7	7·7	6.369	26·9	947.793	100	149
0·7	1·9	107	9·7	43.086	98·4	403	164	15·0	694	1·6	4·2	271	24·7	43.780	100	162
1·7	3·3	188	34·3	18.617	84·6	99	142	25·8	3.363	15·4	23·7	330	60·1	21.980	100	67
0·8	3·1	46	12·3	14.685	98·0	319	40	10·7	295	2·0	7·4	86	23·0	14.980	100	174
0·1	1·6	66	8·6	30.600	99·9	464	8	1·1	13	0·1	1·6	74	9·7	30.613	100	414
4·4	9·2	89	8·0	42.133	94·8	473	210	18·9	2.258	5·2	10·8	299	26·9	44.391	100	148
·7	5·2	496	12·8	149.121	95·8	301	564	14·4	6.623	4·2	11·7	1.060	27·2	155.744	100	147

auf der Oedenburger Flügelbahn, in der geringsten, mit 6·4 Percent, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin vorhanden, auf welche die Semmering-Bahn mit 10·5 Percent folgt. Auf der ersteren Strecke ist auch die Länge des einzelnen Objectes, 373 Klafter, die grösste, auf der Semmering-Strecke aber die kleinste, nämlich 89 Klafter.

Spricht sich schon in dem Bisherigen die Eigenthümlichkeit des verschiedenen Bahn-Terrains aus, und namentlich der Gegensatz zwischen der Semmering-Strecke und jener von Felegyháza-Szegedin, so tritt diess noch viel mehr in den nachfolgenden Objects-Gattungen hervor.

Einschnitte an Berglehnen kommen in der grössten Ausdehnung, mit 27·9 Percent, auf der Semmering-Strecke, hingegen gar nicht auf den Strecken Felegyháza-Szegedin und Wien-Gloggnitz vor. Die mittlere Object-Länge auf der erstern Strecke, 108 Klafter, ist keine bedeutende im Vergleiche mit den Berglehnen der ganzen südöstlichen und östlichen Bahn, doch die grösste unter den neu eröffneten Strecken. Tunnels und Gallerien erscheinen auf der Semmering-Strecke in der bei weitem grössten Ausdehnung, von 10·3 Percent, und in der bedeutenden mittleren Object-Länge von 151 Klaftern, bei der grössten Anzahl von 2·7 auf die Meile; auf der Strecke Felegyháza-Szegedin und der Oedenburger Flügelbahn kommen solche gar nicht vor. Viaducte erscheinen auf der Semmering-Strecke in der grössten Ausdehnung, von 3·4 Percent, bei der geringsten Object-Länge von 46 Klaftern, und der grössten Anzahl von 2·9 auf die Meile; Felegyháza-Szegedin besitzt solche gar nicht. Brücken bestehen auf der Semmering-Strecke wohl in der grössten Anzahl, 20·2 auf die Meile, aber in viel geringerer Ausdehnung (1·7 Percent) und mittlerer Object-Länge (3·3 Klafter), als auf der Strecke Verona-Coccaglio, auf welcher die Ausdehnung 4·4 Percent, die Object-Länge 9·2 Klafter beträgt. Die geringste Ausdehnung, 0·1 Percent, Object-Länge, 1·6 Klafter, und Anzahl, 1·1, erscheint aber bei Felegyháza-Szegedin.

Die summarischen Angaben, welche die Tabelle beschliessen, bestätigen endlich auch für sich allein dieselbe Verschiedenartigkeit des Terrains. Erdwerke überhaupt erscheinen in der grössten Anzahl, 34·3, bei der geringsten Gesammt-Ausdehnung, 84·6 Percent, und der geringsten Object-Länge, 99 Klafter, auf der Semmering-Strecke; hingegen in der grössten Gesammtlänge, 99·9 Percent, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin, und in der grössten Object-Länge, 473 Klafter, bei der geringsten Anzahl, 8·0, auf der Strecke Verona-Coccaglio. Bauwerke überhaupt kommen in der grössten Anzahl, 25·8, bei der grössten Gesammtlänge, 15·4 Percent, und der grössten Object-Länge, 23·7 Klafter, auf der Semmering-Strecke; in der geringsten Anzahl, 1·1, der geringsten Gesammtausdehnung, 0·1 Percent, und der geringsten Object-Länge, 1·6 Klafter, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin vor. Die Gesammtheit der Objecte endlich erscheint in der grössten Anzahl, 60·1, bei der geringsten Object-Länge, 67 Klafter, auf der Semmering-Strecke; in der geringsten Anzahl, 9·7, bei der grössten Object-Länge, 414 Klafter, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin.

Die Betrachtung des durch die Tabellen dargestellten allgemeinen Bildes der verschiedenen Bahnen möge mit der sich selbst aufdringenden Bemerkung schliessen, dass bloss die östliche Bahn weder Tunnels und Gallerien noch Viaducte besitzt, während sonst jede Bahn mit jeder Gattung der angeführten Bahnbestandtheile versehen ist. Als einzelne Objecte jedoch, welche sich auf den neu hinzugekommenen Bahnstrecken durch bedeutende Dimensionen oder durch andere Umstände auszeichnen, sind folgende anzuführen.

Terrain-Ausgleichungen bis zu 3 Fuss Höhe.

Wien-Gloggnitz. Die längste zwischen Theresienfeld und Neustadt, von 1.200 Klaftern.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Zwischen Gloggnitz und Payerbach, von 350 Klaftern.

Oedenburger Flügelbahn. Zwischen Agendorf und Oedenburg, von 700 Klaftern.

Felegyháza-Szegedin. Zwischen Szatymáz und Szegedin, in der ungewöhnlichen Länge von 4.250 Klaftern.

Verona-Coccaglio. Zwischen Ospitaletto und Coccaglio, von 738 Klaftern Länge.

Dämme.

Wien-Gloggnitz. Der längste, zwischen Ternitz und Gloggnitz, von 2.950 Klaftern Länge, bei 2·2 Klaftern Höhe; der höchste, zwischen Guntramsdorf und Gumpoldskirchen, von 730 Klaftern Länge, bei 7·7 Klaftern Höhe.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Der längste, zwischen Spital und Mürzzuschlag, von 850 Klaftern Länge, bei 5 Klaftern Höhe. Hier befinden sich überhaupt die höchsten Dämme der ganzen südlichen Bahn, Section I, doch liegen sie vor den hohen Viaducten, wo sie nach ganz kurzem Verlaufe den Charakter von Berglehnen annehmen. So ist der Damm vor und hinter dem Abfaltersgraben-Viaducte 15 Klafter hoch, verlauft sich jedoch bald in eine Berglehne.

Oedenburger Flügelbahn. Der längste, zwischen Katzelsdorf und Neudörfl von 1.144 Klaftern Länge, bei 5·8 Klaftern Höhe; der höchste bei Achsenschuh, zwischen Wiesen und Sauerbrunn, von 200 Klaftern Länge, bei 10·5 Klafter Höhe.

Verona-Coccaglio. Der längste, zwischen Brescia und Ospitaletto, von 5.512 Klaftern Länge; der höchste, zwischen der Station Desenzano und dem Viaducte, von 1.213 Klaftern Länge, bei 13 Klaftern Höhe.

Vollständige Einschnitte.

Wien-Gloggnitz. Der längste, zwischen Liesing und Brunn, von 990 Klaftern Länge, bei 2·5 Klaftern Tiefe; der tiefste, zwischen Meidling und Hetzendorf, von 720 Klaftern Länge, bei 5·7 Klaftern Tiefe. Ein anderer Einschnitt, zwischen Ternitz und Pottschach, von 550 Klaftern Länge, bei 3·5 Klaftern Höhe, zeichnet sich dadurch aus, dass er im Conglomerat-Felsen, und nicht wie die andern in weichem Grunde liegt.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Der längste von 175 Klaftern Länge, bei 3 Klaftern Tiefe; der tiefste von 130 Klaftern Länge, bei 6 Klaftern Tiefe; beide zwischen Eichberg und Klamm. Die Einschnitte dieser Strecke sind meistens in Felsen gehauen.

Oedenburger Flügelbahn. Der längste und zugleich tiefste, zwischen Wiesen und Mattersdorf, von 1.200 Klaftern Länge, bei 9 Klaftern Tiefe.

Verona-Coccaglio. Der längste und zugleich tiefste, bei S. Giorgio zwischen Sommacampagna und Castelnuovo, von 865 Klaftern Länge, bei 12·5 Klaftern Tiefe. Zu beiden Seiten dieses Einschnittes bestehen Wandmauern von 2 Klaftern Höhe, wie auch im Einschnitte bei Lonato.

Einschnitte an Berglehnen.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Der längste und tiefste der ganzen südlichen Bahn, Section I, zwischen Breitenstein und Semmering, von 150 Klaftern Länge, bei 10 Klaftern Tiefe. Die Berglehnen-Einschnitte der Semmering-Strecke sind meistens in Felsen gehauen.

Oedenburger Flügelbahn. Der längste, zwischen Agendorf und Schadendorf, von 100 Klaftern Länge, bei 2·5 Klaftern Tiefe; der tiefste, zwischen Sauerbrunn und Wiesen, von 50 Klaftern Länge, bei 4·7 Klaftern Tiefe.

Tunnels und Gallerien.

Wien-Gloggnitz. Der einzige Tunnel dieser Strecke, zwischen Gumpoldskirchen und Pfaffstätten, ist 86 Klafter lang, über dem Schienen-Niveau 3·7 Klafter hoch, und in der Schienen-Höhe 4·7 Klafter weit. Derselbe liegt in der Geraden, mit einer Steigung von 1 zu 400, und ist mit Quadern ausgemauert.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Der Haupt-Tunnel dieser Gebirgsbahn, zugleich der längste der ganzen südlichen Bahn, Section I, liegt zwischen den Stationen Semmering und Spital, und ist 753 Klafter lang. Mitten in demselben befindet sich der Gefällsbruch, welcher die diessseitige Steigung der Semmering-Gebirgsbahn von dem jenseitigen Gefälle, oder den nördlichen Abhang der Bahn vom südlichen trennt. Von beiden Eingängen des sonst vollkommen geraden Tunnels steigt die

Bahn gegen den erwähnten Gefällsbruch im Verhältnisse von 1 zu 300. Der Tunnel ist durchaus mit Ziegeln auf eine Dicke von 3 bis 4 Fuss ausgemauert. Derselbe hat 9 Schächte, davon aber nur 5 ausgemauert. Diese letzteren sind 7 Fuss weit, und 2 derselben vom Bahn-Niveau aus 54 Klafter hoch. Die ungemauerten 4 Schächte dienten nur dazu, während des Baues selbst die Angriffspuncte der Arbeitskräfte zu vermehren. Zwischen Klamm und Breitenstein bei der sogenannten Weinzettelwand, jedoch noch vor dem eigentlichen Weinzettel-Tunnel, ist dem Schienenwege auf eine Länge von 320 Klafter durch Felsen Bahn gebrochen. Auf diesem Puncte sind Tunnels und Gallerien ohne Unterbrechung mit einander verbunden. Zwischen den Tunnels sind 2 Gallerien eingebaut, von welchen die erste, bei einer Länge von 4·7 Klaftern, eine Oeffnung, die zweite, bei einer Länge von 39·8 Klaftern, 6 Oeffnungen besitzt. Ausser diesen 7 Bogen sind noch vom Baue her 2 unausgemauerte Oeffnungen vorhanden. Dieses Bahnstück ist aus Steigungen von $^1/_{40}$ und $^1/_{50}$, und aus Geraden und scharfen Curven zusammengesetzt. Das Object ist theils mit Ziegeln, theils mit Quadern, theils gar nicht ausgemauert; doch sind die Gallerien selbst ganz aus Quadern hergestellt. Diese letzteren, in der Gesammtlänge von 44·5 Klaftern, bilden zugleich die einzigen der ganzen Semmering-Strecke, während noch viele Tunnels auf derselben bestehen. Sämmtliche Tunnels und Gallerien dieser Strecke sind 4 Klafter über dem Schienen-Niveau hoch, und ebenfalls 4 Klafter in der Schienen-Höhe weit.

Verona-Coccaglio. Auf dieser Strecke befinden sich 2 Tunnels, der eine bei Lonato von 108 Klaftern Länge, der andere bei S. Giorgio von 33 Klaftern Länge. Beide sind 4 Klafter hoch, 4·5 Klafter weit und ganz gerade. Die Gewölbe sind aus Ziegeln, die Widerlager aus Bruchstein mit Ziegelverkleidung hergestellt.

Viaducte.

Wien-Gloggnitz. Der längste, hinter der Station Baden, von 165 Klaftern Länge zwischen den beiden Landpfeilern, bei 2·3 Klaftern Höhe, hat 31 Bogen. Die Pfeiler dieses Viaductes sind aus Stein, und die Gewölbe aus Ziegeln hergestellt. Derselbe ist gerade, bei einer Steigung von 1 zu 285. Der höchste Viaduct, zwischen Wien und Meidling, von 25·7 Klaftern Länge zwischen den Landpfeilern, bei 3·5 Klaftern Höhe, hat 7 Oeffnungen. Derselbe ist nicht gewölbt, sondern die steinernen Pfeiler sind mit Längenbalken überlegt. Er ist gerade und horizontal.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Der längste über die Schwarza führende Viaduct, zwischen Payerbach und Eichberg, von 120 Klaftern Länge, bei 13 Klaftern Höhe, liegt in einem Bogen von 150 Klaftern Radius, bei einer Steigung von 1 zu 100. Die Pfeiler und Bogen sind aus Ziegeln, die Stirnen aus Quadern erbaut. Der höchste Viaduct, zur kalten Rinne, zwischen den Stationen Breitenstein und Semmering, von 97 Klaftern Länge, bei 24·5 Klaftern Höhe, hat 2 Etagen, mit 10 Oeffnungen in der

obern und 5 in der untern Bogenreihe. Er liegt in der Krümmung von 100 Klaftern Radius, bei einer Steigung von 1 zu 60, und ist theils aus Quadern, theils aus Ziegeln errichtet.

Oedenburger Flügelbahn. Der längste und höchste, zwischen Wiesen und Mattersdorf, von 135·9 Klaftern Länge zwischen beiden Landpfeilern, bei 8·2 Klaftern Höhe, enthält 20 Oeffnungen, von welchen die erste und letzte schief, die andern senkrecht gegen die Bahn gerichtet sind. Er liegt im Bogen von 300 Klaftern Radius, bei einer Steigung von 1 zu 100.

Verona-Coccaglio. Der einzige Viaduct dieser Bahnstrecke ist der von Desenzano von 211 Klaftern Länge, bei 15·8 Klaftern Höhe. Derselbe besteht aus 17 Spitzbogen von 9·23 Klaftern Spannweite, aus 16 Mittelpfeilern von 2·37 Klaftern Dicke, und 2 grossen Landpfeilern mit schiefen Flügeln. Pfeiler und Flügel sind aus gemischtem Stein- und Ziegelmauerwerk, Gewölbe und Brustmauer aus Ziegeln, die Eckverkleidung der Pfeiler und Flügel, so wie Gewölbsfuss und Gesimse aus Quadern hergestellt. Der Viaduct liegt in der Steigung von 1 zu 100.

Brücken in gleicher Höhe mit dem Bahnkörper.

Ehe noch die vorzüglichsten Brücken einzeln angeführt werden, ist es nöthig, dieselben nach ihren verschiedenen Gattungen zu trennen und in eine Uebersicht zu bringen. Im Einklange mit dem vorjährigen Berichte, werden daher die folgenden 6 Classen unterschieden:

a) Ganz gemauert;
b) Pfeiler gemauert,
Ueberbau aus Holz gewöhnlicher Construction;
c) Pfeiler gemauert,
Ueberbau aus Holz amerikanischer Construction;
d) Landpfeiler gemauert,
Mittelpfeiler und Ueberbau aus Holz;
e) Ganz Holz;
f) Pfeiler gemauert,
Ueberbau aus Eisen.

Ausserdem werden noch die Classen *a)*, *c)* und *f)* unter der Benennung „Stabile Brücken", die anderen *b)*, *d)* und *e)* unter „Nicht stabile" zusammengefasst.

Auf Grundlage dieser Eintheilung ist die folgende Tabelle verfasst, deren erste Abtheilung für die ganzen Bahnen, die zweite für die neuen Strecken bestimmt ist. Von den jeder Brückengattung zukommenden 3 Spalten liefert die erste die Anzahl der Objecte, die zweite ihre Gesammtlänge in Klaftern, die dritte diese Länge in Percenten der Gesammtlänge aller Brücken.

Benennung der Bahn	Gattungen											
	Ganz gemauert			Pfeiler gemauert, Ueberbau aus Holz, gewöhnlicher Construction			Pfeiler gemauert, Ueberbau aus Holz, amerikanischer Construction			Landpfeiler gemauert, Mittelpfeiler u. Ueberbau aus Holz		
	Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge	
		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente
	Für die											
Nördliche	714	2.361	61·2	233	1.245	32·2	.	.	.	.	.	.
Südliche, Section I	259	609	77·8	27	45	5·7	.	.	.	16	107	13·7
Südliche, Section II	339	690	30·4	406	1.216	53·5	3	234	10·3	3	130	5·7
Südöstliche	295	1.293	70·4	6	19	1·0	.	.	.	.	.	.
Oestliche	9	17	7·6	60	207	92·4	.	.	.	.	.	.
Lombardisch-venezianische	628	4.690	95·0	81	189	3·9	.	.	.	1	55	1·1
Zusammen	2.244	9.660	69·5	813	2.921	21·0	3	234	1·7	20	292	2·1
Benennung der Strecken	Für die											
Wien-Gloggnitz	120	165	55·0	24	37	12·3	.	.	.	15	98	32·7
Gloggnitz-Mürzzuschlag	105	342	94·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oedenburger Flügelbahn	34	102	85·7	3	8	6·7	.	.	.	1	9	7·6
Felegyháza-Szegedin	8	13	100·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Verona-Coccaglio	206	1.868	98·0	1	38	2·0	.	.	.	.	.	.
Zusammen	473	2.490	92·1	28	83	3·1	.	.	.	16	107	4·

der Brücken.

Ganz aus Holz			Pfeiler gemauert, Ueberbau Eisen			Stabile			Nicht stabile			Zusammen		
						im Ganzen								
Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge		Zahl	Länge	
	Klftr.	Percente		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente		Klftr.	Percente
ganzen Bahnen														
.	.	.	9	255	6·6	723	2.616	67·8	233	1.245	32·2	956	3.861	100
.	.	.	6	22	2·8	265	631	80·6	43	152	19·4	308	783	100
.	.	.	1	3	0·1	343	927	40·8	409	1.346	59·2	752	2.273	100
3	409	22·3	14	115	6·3	309	1.408	76·7	9	428	23·3	318	1.836	100
.	.	.	.	.	.	9	17	7·6	60	207	92·4	69	224	100
.	.	.	.	.	.	628	4.690	95·0	82	244	5·0	710	4.934	100
3	409	2·9	30	895	2·8	2.277	10.289	74·0	836	3.622	26·0	3.113	13.911	100
neuen Strecken														
.	.	.	.	.	.	120	165	55·0	39	135	45·0	159	300	100
.	.	.	6	22	6·0	111	364	100·0	.	.	.	111	364	100
.	.	.	.	.	.	34	102	85·7	4	17	14·3	38	119	100
.	.	.	.	.	.	8	13	100·0	.	.	.	8	13	100
.	.	.	.	.	.	206	1.868	98·0	1	38	2·0	207	1.906	100
.	.	.	6	22	0·8	479	2.512	92·9	44	190	7·1	523	2.702	100

Betrachtet man die neuen Strecken für sich, so ergibt sich aus der zweiten Abtheilung der Tabelle der grösste Percent-Gehalt an stabilen Brücken, nämlich 100 Percent, bei Gloggnitz-Mürzzuschlag und Felegyháza-Szegedin, der kleinste, nämlich 55 Percent, bei Wien-Gloggnitz; im Ganzen aber jedenfalls ein sehr günstiges Verhältniss. Berücksichtigt man die ganzen Bahnen, und vergleicht die in der ersten Abtheilung der Tabelle enthaltenen Percent-Beträge mit jenen des vorjährigen Berichtes, so erhält man folgende Zusammenstellung der stabilen Brücken, welche eine nicht unbedeutende Besserung im gegenwärtigen Jahre erkennen lässt.

	1853	1854
Nördliche	67·8 Percent,	67·8 Percent,
Südliche, Section I	— „	80·6 „
Südliche, Section II	40·6 „	40·8 „
Südöstliche	76·5 „	76·7 „
Oestliche	3·6 „	7·6 „
Lombardisch-venezianische	93·2 „	95·0 „
zusammen	69·2 Percent,	74·0 Percent.

Von den einzelnen Brücken der verschiedenen Gattungen sind folgende als die vorzüglichsten auf nachbenannten Bahnstrecken anzuführen.

Wien-Gloggnitz.

Zu *a*. Die längste, zwischen Leobersdorf und Solenau, von 12·3 Klaftern Spannweite, bei 1·7 Klaftern freier Höhe, mit 3 Oeffnungen. Die höchste, zwischen Hetzendorf und Atzgersdorf, von 2·5 Klaftern Spannweite, bei 3·7 Klaftern freier Höhe, mit einer Oeffnung.

Zu *b*. Die längste und zugleich höchste, nächst Baden, von 4·2 Klaftern Spannweite, bei 2 Klaftern freier Höhe. Der Ueberbau dieser Brücke ist aus Bohlenbogen hergestellt.

Zu *d*. Die längste und zugleich höchste, die grosse Leitha-Brücke unmittelbar hinter der Station Katzelsdorf, von 26·4 Klaftern Länge zwischen den Landpfeilern, bei 2·6 Klaftern freier Höhe, mit 5 Mitteljochen. Diese letzteren sind zur Anlage von 2 Geleisen, der Ueberbau aber ist bloss für einfaches Geleise angelegt. Da sich in der Mitte dieser Brücke die Gränze zwischen Oesterreich und Ungern befindet, so wäre eigentlich die halbe Brücke zur Strecke Katzelsdorf-Oedenburg zu zählen, was jedoch der Einfachheit wegen unterblieben ist. Daher erklärt sich auch der eingeleisige Ueberbau dieses Objectes, welcher in derselben Weise bei allen mit Holz überbauten Brücken der Strecke Katzelsdorf-Oedenburg vorkommt, während die Brücken der Strecke Wien-Gloggnitz auch auf den eingeleisigen Theilen, mit Ausnahme der Laxenburger Flügelbahn, durchgehends zweigeleisigen Ueberbau enthalten.

Sämmtliche Brücken dieser Strecke sind gerade, und die dabei vorkommenden Steigungen sind bei der nur geringen Brückenlänge von keinem Belange.

Gloggnitz-Mürzzuschlag.

Zu *a.* Die längste und höchste Brücke besteht zwischen den Stationen Semmering und Breitenstein von 9 Klaftern Spannweite, bei 10 Klaftern Höhe, mit einer Oeffnung.

Zu *f.* Die längste, zwischen Spital und Mürzzuschlag, von 7·2 Klaftern Spannweite, bei 1·3 Klaftern freier Höhe; die höchste, zwischen denselben Stationen, von 3·7 Klaftern Spannweite, bei 1·7 Klaftern freier Höhe. Beide mit Blechüberbau.

Oedenburger Flügelbahn.

Zu *a.* Die längste Brücke mit 4 Mittelpfeilern, von 19·2 Klaftern Länge, bei 1·8 Klaftern freier Höhe; die höchste mit einem Mittelpfeiler, von 9 Klaftern Länge, bei 4·7 Klaftern freier Höhe. Beide befinden sich zwischen den Stationen Marz-Rohrbach und Schadendorf.

Zu *b.* Die längste und höchste Brücke, zwischen Neudörfl und Katzelsdorf, von 4·7 Klaftern Länge, bei 2·5 Klaftern freier Höhe.

Zu *d.* Die einzige Brücke dieser Art, zwischen Marz-Rohrbach und Schadendorf, mit 2 Holzjochen und einem Häng- und Sprengwerk überbaut, von 9 Klaftern Länge, bei 1·1 Klaftern freier Höhe.

Bei allen mit Holz überbauten Brücken dieser Strecke sind Pfeiler und Joche für zwei Geleise angelegt, während der Ueberbau bloss für einfaches Geleise eingerichtet ist.

Felegyháza-Szegedin.

Sämmtliche Brücken dieser Strecke sind ganz aus Ziegeln hergestellt, haben eine einzige Oeffnung, von einer Klafter Weite bei 3 Objecten, von 2 Klaftern Weite bei den übrigen.

Verona-Coccaglio.

Zu *a.* Besonders zu erwähnen ist die Brücke über den Mincio bei Peschiera mit 4 Mittelpfeilern. Dieselbe liegt im Bogen, und ihre entwickelte Länge beträgt 102·8 Klafter. Jeder der 5 Segmentbogen hat eine innere Weite von 11·7 Klaftern, bei 2 Klaftern freier Höhe. Die Pfeiler sind an der Stromseite schwächer als an der Rückseite, und zwar sind sie vorne 2·15 Klafter, rückwärts 2·33 Klafter dick. Besonders ausgezeichnet wird aber diese Brücke dadurch, dass die Pfeiler durchbrochen sind, zur Aufnahme einer zweiten, ausschliesslich zu militärischen Zwecken dienenden Brückenbahn aus Holz, welche unterhalb der Hauptbahn liegt. Zu diesem Zwecke bestehen zwischen jedem der Hauptpfeiler noch 2 schwächere Pfeiler, und besondere Durchfahrts-Oeffnungen in den Hauptpfeilern. Das Mauerwerk besteht aus Quadern, mit Ausnahme der inneren Theile, welche aus gemischtem Mauerwerke, und der Gewölbe, welche ganz aus Ziegeln hergestellt sind. Ausser dieser Brücke verdient noch jene über den Fluss Chiese erwähnt zu werden, welche aus einem einzigen, aus Ziegeln hergestellten Segmentbogen von 15·8 Klafter Spannweite bei 2·3 Klafter

freier Höhe besteht. Die Widerlager sind aus Ziegelmauerwerk mit Quader-Verkleidung, die Parapete aus Ziegeln hergestellt.

Zu *b*. Die über den Fluss Mella führende Brücke ist die einzige, welche bisher nur für ein Geleise und mit einem Holzüberbau ausgeführt ist. Jede ihrer 6 Oeffnungen ist 5·3 Klafter weit, und die Pfeiler sind aus Quadern hergestellt.

Hiermit schliesst die Beschreibung derjenigen Erd- und Bauwerke, welche mit dem Bahnkörper einerlei Höhe haben, die Hauptbestandtheile desselben bilden und daher in ihrer Gesammtlänge der Länge des ganzen Bahnkörpers gleich kommen, und es ist nur noch von denjenigen Werken zu sprechen, welche als Nebenbestandtheile des Unterbaues dem Bahnkörper eingefügt oder angeschlossen sind, ohne denselben in seinem ganzen Querschnitte auszufüllen. Hierher gehören: Durchlässe im Bahnkörper, welche die Höhe desselben nicht erreichen; Brücken, welche den Bahnkörper quer überspannen; Durchlässe neben der Bahn; Futtermauern; endlich Wegübergänge. In der nachfolgenden Tabelle sind die Neben-Bestandtheile 1, 2, 3 und 5 nach ihrer Anzahl, im Ganzen und auf die Meile, die Futtermauern nach ihrer Länge in Klaftern und in Percenten der Bahnlänge übersichtlich dargestellt.

Benennung der Bahnen	Nebenbestandtheile des Bahnkörpers															
	Durchlässe im Bahnkörper		Brücken über dem Bahnkörper		Durchlässe neben dem Bahnkörper		Zusammen		Futtermauern		Wegübergänge im Bahn-Niveau		Wegübergänge unter und über dem Bahn-Niveau		Wegübergänge Zusammen	
	Anzahl		Anzahl		Anzahl		Anzahl		Länge		Anzahl		Anzahl		Anzahl	
	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	in Klaftern	in Percenten	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile
	Für die ganzen Bahnen															
Nördliche	120	1·9	25	0·4	345	5·4	490	7·7	22.012	8·7	460	7·2	299	4·7	759	11·9
Südliche, Section I	51	2·5	16	0·8	458	22·7	525	26·0	9.012	11·2	113	5·6	68	3·4	181	9·0
Südliche, Section II	60	1·4	.	.	122	2·9	182	4·3	51.701	31·1	380	9·1	102	2·5	482	11·6
Südöstliche	17	0·3	5	0·4	93	1·5	115	1·9	767	0·3	378	6·4	82	1·4	460	7·8
Oestliche	14	1·6	3	0·3	.	.	17	1·9	.	.	85	9·6	11	1·2	96	10·8
Lombardisch-venezianische.	202	4·6	15	0·3	450	10·3	667	15·2	5.903	3·4	167	3·8	413	9·4	580	13·2
Zusammen . .	464	1·9	64	0·3	1.468	6·2	1.996	8·4	89.395	9·4	1.583	6·7	975	4·1	2.558	10·8

Benennung der Strecken	Nebenbestandtheile des Bahnkörpers															
	Durchlässe im Bahnkörper		Brücken über dem Bahnkörper		Durchlässe neben dem Bahnkörper		Zusammen		Futtermauern		Wegübergänge im Bahn-Niveau				Zusammen	
	Anzahl								Länge		Anzahl					
	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile	in Klaftern	in Percenten	im Ganzen	auf 1 Meile	unter und über dem im Ganzen	unter und über dem auf 1 Meile	im Ganzen	auf 1 Meile
	Für die neuen Strecken															
Wien-Gloggnitz	25	2·3	14	1·3	185	16·9	224	20·5	1.435	3·3	60	5·5	32	2·9	92	8·4
Gloggnitz-Mürzzuschlag . .	14	2·6	.	.	162	29·5	176	32·1	6.327	28·8	27	4·9	24	4·4	51	9·3
Oedenburger Flügelbahn. .	12	3·2	2	0·5	111	29·7	125	33·4	1.250	8·3	26	7·0	12	3·5	38	10·2
Felegyháza-Szegedin . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	43	5·6	.	.	43	5·6
Verona-Coccaglio	147	13·2	7	0·6	331	29·8	485	43·6	3.230	7·3	38	3·4	105	9·5	143	12·9
Zusammen . .	198	5·1	23	0·6	789	20·2	1.010	25·9	12.242	7·8	194	5·0	173	4·4	367	9·4

Es ergibt sich aus dieser Tabelle, dass hinsichtlich der neuen Strecken die meisten Durchlässe im Bahnkörper, 13·2, bei Verona-Coccaglio; die meisten Brücken oberhalb der Bahn, 1·3, bei Wien-Gloggnitz; die grösste Anzahl von Durchlässen neben der Bahn, 29·8, bei Verona-Coccaglio; die ausgedehntesten Futtermauern, 28·8 Percent, auf der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag; endlich die meisten Weg-Uebergänge im Bahn-Niveau, 7·0, auf der Oedenburger Flügelbahn, und die meisten Uebergänge unter und über dem Bahn-Niveau, 9·5, bei Verona-Coccaglio erscheinen. Hier werden die Wegübergänge unter und über dem Bahn-Niveau, ungeachtet sie unter den angeführten Bauwerken schon mitbegriffen sind, besonders hervorgehoben, weil die für dieselben verausgabten Baukosten sowohl die Oekonomie wie die Sicherheit und Bequemlichkeit des Betriebes wesentlich fördern, während umgekehrt die mit geringen Ausgaben hergestellten Uebergänge im Bahn-Niveau ein nicht unbedeutendes Opfer im Betriebe nach sich ziehen. Futtermauern sind auf der Strecke Wien-Gloggnitz an einer Seite des Bahnkörpers auf 625 Klafter Länge, an beiden Seiten auf 405 Klafter Länge; auf der Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag an einer Seite auf 2.693 Klafter Länge, an beiden Seiten auf 1.817 Klafter Länge; auf der Oedenburger Flügelbahn an einer Seite auf 450 Klafter Länge, an beiden Seiten auf 400 Klafter Länge; endlich auf der Strecke Verona-Coccaglio in den zwei

grossen Einschnitten von S. Giorgio und Lonato zu beiden Seiten der Bahn vorhanden.

Von einzelnen Objecten dieser Nebenwerke sind bloss mehrere Futtermauern hervorzuheben.

Wien-Gloggnitz. Die höchste Futtermauer, bei Wien, von 100 Klaftern Länge, ist bei ihrem Anfangspuncte an der westlichen Seite der Personenhalle 4·4 Klafter hoch. Die längste, zwischen Wien und Meidling, ist 175 Klafter lang und 3·3 Klafter hoch.

Gloggnitz-Mürzzuschlag. Die höchste, zwischen Klamm und Breitenstein, ist 12 Klafter hoch und 68 Klafter lang; doch sind die Flügelmauern der Viaducte, durch welche diese sich dem Damme anschliessen, noch höher, indem sie nahezu die Höhe der Objecte selbst erreichen. Die längste Futtermauer liegt zwischen Schlögelmühle und Payerbach, wo solche mit geringen Unterbrechungen an der Bergseite auf 496 Klafter, an der Thalseite auf 670 Klafter ausgedehnt ist.

Oedenburger Flügelbahn. Die längste und höchste dieser Mauern befindet sich im Mattersdorfer Einschnitt, und ist 700 Klafter lang, bei 1·5 Klaftern Höhe.

Verona-Coccaglio. Die längs der Einschnitte von S. Giorgio und Lonato errichteten Futtermauern sind zu beiden Seiten der Bahn 2 Klafter hoch.

Somit erübrigt nur noch eine summarische Zusammenstellung der sämmtlichen Haupt- und Nebenwerke des Unterbaues, um nach ihrem Umfange den Rang zu beurtheilen, welchen sowohl die ganzen Bahnen wie die neuen Strecken gegen einander einnehmen. Eine solche Uebersicht ist nun in der folgenden Tabelle geboten.

Benennung der Bahnen	Hauptbestandtheile des Bahnkörpers				Nebenbestandtheile d. Bahnkörpers		
	Erdwerke		Bauwerke		Erdwerke	Bauwerke	
	Terrain-Ausgleichungen	Dämme und Einschnitte	Tunnels, Gallerien u. Viaducte	Brücken	Uebergänge im Bahn-Niveau	Brücken und Durchlässe	Futtermauern
	Percente der ganzen Bahnlänge				Anzahl auf 1 Meile		% d. ganz. Bahnlänge
	Für die ganzen Bahnen						
Nördliche	15·1	82·0	1·4	1·5	7·2	7·7	8·7
Südliche, Section I	22·9	71·7	4·4	1·0	5·6	26·0	11·2
Südliche, Section II	12·6	84·9	1·1	1·4	9·1	4·3	31·1
Südöstliche	27·0	71·7	0·5	0·8	6·4	1·9	0·3
Oestliche	25·2	74·2	.	0·6	9·6	1·9	.
Lombardisch-venezianische	22·8	73·9	0·5	2·8	3·8	15·2	3·4
Zusammen	20·1	77·2	1·2	1·5	6·7	8·4	9·4

Benennung der Strecken	Hauptbestandtheile des Bahnkörpers				Nebenbestandtheile d. Bahnkörpers		
	Erdwerke		Bauwerke		Erdwerke	Bauwerke	
	Terrain-Ausgleichungen	Dämme und Einschnitte	Tunnels, Gallerien u. Viaducte	Brücken	Uebergänge im Bahn-Niveau	Brücken und Durchlässe	Futtermauern
	Percente der ganzen Bahnlänge				Anzahl auf 1 Meile		% d. ganz. Bahnlänge
	Für die neuen Strecken						
Wien-Gloggnitz	35·8	62·6	0·9	0·7	5·5	20·5	3·3
Gloggnitz-Mürzzuschlag . .	4·3	80·3	13·7	1·7	4·9	32·1	28·8
Oedenburger Flügelbahn . .	12·4	85·6	1·2	0·8	7·0	33·4	8·3
Felegyháza-Szegedin . . .	52·8	47·1	.	0·1	5·6	.	.
Verona-Coccaglio	10·2	84·6	0·8	4·4	3·4	43·6	7·3
Zusammen .	25·2	70·6	2·5	1·7	5·0	25·9	7·8

Diese Tabelle zeigt, dass hinsichtlich der ganzen Bahnen die grösste Ausdehnung von Terrain-Ausgleichungen, 27·0 Percent, auf der südöstlichen; von Dämmen und Einschnitten, 84·9 Percent, auf der südlichen, Section II; von Tunnels und Viaducten, 4·4 Percent, auf der südlichen, Section I; von Brücken, 2·8 Percent, auf der lombardisch-venezianischen; von Futtermauern, 31·1 Percent, auf der südlichen, Section II; und die grösste Anzahl von Wegübergängen im Bahn-Niveau, 9·6, auf der östlichen; von Nebenbrücken, 26·0, auf der südlichen, Section I, erscheint; — dass ferner hinsichtlich der neuen Strecken die grösste Ausdehnung von Terrain-Ausgleichungen, 52·8 Percent, auf der Strecke Felegyháza-Szegedin; von Dämmen und Einschnitten, 85·6, auf der Oedenburger Flügelbahn; von Tunnels und Viaducten, 13·7 Percent, auf der Semmering-Strecke; von Brücken, 4·4 Percent, auf der Strecke Verona-Coccaglio; von Futtermauern, 28·8 Percent, auf der Semmering-Strecke; und die grösste Anzahl von Wegübergängen, 7·0, auf der Oedenburger Flügelbahn; von Nebenbrücken, 43·6, auf der Strecke Verona-Coccaglio vorkömmt.

Natürlich fällt bei der Beurtheilung des Ranges der verschiedenen Bahnen und Strecken jede Gattung von Werken, auch bei gleicher Längenausdehnung, mit verschiedenem Gewichte in die Wagschale, je nach den Schwierigkeiten, welche sich ihrer Herstellung entgegensetzen. Damit die Zahlen der Tabelle schon für sich maassgebend seien, müssten sie mit gewissen Coëfficienten multiplicirt werden, welche für jede Gattung von Werken aus der Erfahrung

zu bestimmen wären. Die so erhaltenen Producte würden dann, bei aller Verschiedenheit der Werke, summirbar sein, und durch die auf eine Meile entfallende Endsumme wäre der Rang einer jeden Bahn gegen alle übrigen bestimmbar.

b. Herstellungen im Jahre 1854.

Ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten am Unterbaue erscheinen noch die folgenden grösseren Ausbesserungen, Wieder- und Neu-Herstellungen.

Nördliche Bahn.

Dämme. Mehrere Stationen wurden durch Anschüttungen erweitert; davon Raitz durch 250 Cubik-Klafter, Budigsdorf durch 600, Wildenschwert durch 558, Auwal durch 900, Prag unterhalb des Žižkaberges durch 1.200, Libšic durch 800 Cubik-Klafter. In Budigsdorf geschah die Erweiterung wegen Eröffnung des Frachtenverkehrs auf dieser Station; dabei wurde der Fuss der Böschung wegen zeitweiser Wasserströmung auf 70 Klafter Länge und 1·5 Klafter Höhe bei 12 bis 15 Zoll Tiefe gepflastert. Zur Vergrösserung von Libšic wurde das von den Felsenlehnen im Moldau-Thale abgeräumte Gerölle verwendet.

Einschnitte. In einigen Einschnitten, namentlich bei Abtsdorf und Rudelsdorf, kommen noch bedeutende Erdabrutschungen vor, ebenso auch Ablösungen von Gestein in den Felseneinschnitten und Berglehnen des Zwittawa-Thals, des Moldau- und Elbe-Thals, wesshalb noch bedeutende Abräumungen des Materials vorgenommen werden mussten. Zwischen Blansko und Lettowitz wurden ferner die Böschungen der Einschnitte geregelt und durch Setzlinge und Geflechte von Weiden versichert. Dasselbe geschah auf der Podmorauer Lehne zwischen Libšic und Rostok durch Eichen- und Akazien-Setzlinge.

Tunnels. Hier sind die beiden von Triebitz und Mühlhausen zu erwähnen. Im erstern wurden ausser den früher bestandenen Holzgerüsten noch 8 neue hergestellt, und durch sorgfältige Erhaltung der Gerüstung wird derselbe in einem für den Verkehr unbedenklichen Zustande erhalten. Der letztere wird, wegen Ablösung einzelner Steine, zur Beseitigung einer jeden Gefahr grösstentheils mit Sandstein-Quadern eingewölbt.

Brücken. Zwischen Zamrsk und Moravan wurde das schadhafte Ziegelgewölbe einer Brücke beseitigt und das Gewölbe aus Sandstein-Quadern hergestellt. Bei der Brücke über die Chrudimka nächst Pardubic wurden die schadhaften Quadern ausgewechselt, dann Pflaster und Mörtelguss über dem Gewölbe erneuert; zu diesem Zwecke musste das Geleise zur Seite geschoben und durch eingezogene Holz-Unterlagen gestützt werden. Auf der Holzbrücke nächst der Station Aussig wurde, der persönlichen Sicherheit wegen, ein Parapet von 15 Klaftern Länge aus Bruchstein mit Sandstein-Deckplatten errichtet. Bei Gelegenheit der neuen Geleiselegung auf

den Strecken Brüsau-B. Trübau und Prag-Auwal wurden sämmtliche Holzbrücken wiederhergestellt, die meisten Gewölbe der Steinbrücken mit neuem Mörtelgusse versehen, und ebenso ein grosser Theil der Grabenmauern erhöht und wiederhergestellt.

Nebenwerke. Neuherstellung einer zwischen Bubenč und Rostok über die Bahn führenden Brücke für die Podbaber Strasse, welche durch den Bahnbau unterbrochen ward; dieselbe ist gegen die Bahnrichtung unter 75° geneigt, die Bruchsteinpfeiler sind mit Quadern verkleidet, und ebenso ist der 3·7 Klafter weite Bogen aus Quadern construirt. Diese Brücke wurde auf Kosten des Strassenbau-Fondes hergestellt; doch fällt die künftige Erhaltung dem Eisenbahn-Fonde zu. Neuherstellung eines Steges bei Rudolfsthal nächst Hohenstadt seitwärts der Bahn über die Sazawa. In Prag wurde vor dem äusseren Bahnhofe über die Böschung zur Wiener Strasse eine Stiege aus Quadern, und bei den Magazinen 40 Quadrat-Klafter Steinpflaster hergestellt. In der Station Aussig wurde die hölzerne Verbindungsbrücke vom Aufnahmsgebäude zum Stations-Platze unterhalb bogenförmig verschalt; diese Holzverkleidung ist 5 Klafter lang und 3·2 Klafter breit. Ebenda wurde eine hölzerne Stiege zur Zufahrtsstrasse hergestellt; dieselbe ist 4·5 Fuss breit, 5·7 Klafter lang, 2 Klafter hoch und mit Geländer und Seitenrampen versehen. An Futtermauern wurden neu hergestellt: in der Station Wildenschwert, wegen Erweiterung derselben, Futter- und Parapet-Mauern, erstere von 93, letztere von 24 Klaftern Länge, zusammen von 255 Cubik-Klaftern; zwischen Wildenschwert und Chotzen an der Berglehne eine Wandmauer von 68 Klaftern Länge und 57·5 Cubik-Klaftern; in der Station Chotzen eine Futtermauer von 6 Klaftern Länge und 13 Cubik-Klaftern; bei der Station Elbe-Teinitz, wegen Erweiterung derselben, eine Futtermauer von 116 Klaftern Länge und 62 Cubik-Klaftern; bei Mühlhausen zwischen Kralup und Weltrus eine Wandmauer von 200 Cubik-Klaftern in Folge einer Erdbewegung an der Lehne unterhalb des Schlossgebäudes, welche die Wiederherstellung und Erhöhung der bestandenen Wandmauer nothwendig machte. Ferner wurden in den verschiedenen Einschnitten, besonders in den Strecken Brüsau-B. Trübau und Prag-Auwal, bei Gelegenheit der neuen Geleiselegung viele Grabenmauern, im Ganzen von 970 Klaftern Länge, wiederhergestellt. In der Strecke Hohenstadt-Hochstein bei Lupelle musste eine Uferversicherung an der Sazawa vorgenommen werden. Endlich wurden an mehreren Puncten Schneedämme errichtet: so zwischen Lotschnau und dem Anschlusse, von 300 Klaftern Länge und 1.290 Cubik-Klaftern; zwischen Triebitz und Trübau von 684 Klaftern Länge und 1.025 Cubik-Klaftern.

Südliche Bahn, Section I.

Terrain-Ausgleichungen. Die Erweiterung der Stations-Plätze Gloggnitz und Mürzzuschlag machte Abgrabungen und Planirungen nothwendig.

Einschnitte. Jener bei Mattersdorf erforderte bedeutende Arbeitskräfte, indem hier, wie beinahe jedes Jahr, die von beiden Seiten des Einschnittes herabrutschenden Erdmassen hinweggeräumt werden mussten. Diese Arbeiten, welche besonders im Frühjahre und nach Regengüssen nothwendig werden, sind seit dem Bestehen der Oedenburger Zweigbahn sehr umfangreich, und schon vor dem Uebergange derselben in das Staatseigenthum musste durch diesen Einschnitt ein besonderes Geleise gelegt werden, um ohne Störung des Verkehres das abgelöste Material verführen, oder selbst bei Verschüttung des Hauptgeleises die Züge befördern zu können. Dieses Nebengeleise liegt um einige Fuss höher als das Hauptgeleise.

Nebenwerke. Einfriedung der Station Mürzzuschlag aus Holz.

Südliche Bahn, Section II.

Brücken. Die sogenannte Huber'sche Durchfahrt nächst Mürzzuschlag wurde wiederhergestellt. Die früher aus Holz construirte Mürzbrücke zwischen Mürzzuschlag und Langenwang, nun aus Granit-Quadern erbaut, wurde gänzlich vollendet. Wiederherstellung der Brücke zwischen Pernegg und Mixnitz bei Mauthstadt.

Futtermauern. Zwischen Sagor und Sava wurden solche durch neue Steinböschungen geschützt.

Südöstliche Bahn.

Terrain-Ausgleichungen. Anschüttung und Planirung zur Erweiterung der Bahnhöfe Séllye, Tornócz, Tót-Megyer, Gran, Waitzen, Dunakesz, Steinbruch und des Platzes beim Aufgabs-Magazine in Pest.

Einschnitte. Abräumungs-Arbeiten im Blumenauer Einschnitte und an den Berglehnen zwischen Neudorf und Pressburg, so wie zwischen Szobb und Verőcze.

Tunnels. Bedeutende Auswechslung von Ziegeln in jenem bei Pressburg.

Viaducte. Verstärkung eines Flügels am Viaducte von Mühlthal durch 2 Strebepfeiler.

Brücken. Neuherstellung einer Brücke von 4 Klaftern Oeffnung am Stations-Platze Verőcze aus Bruchstein mit Ziegelgewölbe; ist bereits auf ein Geleise ausgeführt und wird für 3 Geleise erweitert. Versicherung von einigen Pfeilern der Marchbrücke durch Kranzpfähle. Theilweise Wiederherstellung der Brücke über die Tyrnauer Eisenbahn. Auswechslung der Tragwände an den provisorischen Brücken über die Waag, Gran und Eipel. Fundirungs-Arbeiten für die stabilen Brücken über die Gran und Eipel. Versicherung der Brücke bei Waitzen.

Nebenwerke. Neuherstellung einer über die Bahn (für 2 Geleise) führenden Brücke für den Landweg von Maros nach Szokola, aus Stein mit Ziegelgewölbe. Neuherstellung von 12 Durchlässen neben der Bahn auf der Strecke Pressburg-Szolnok; die Erhaltung von 4 dieser Durchlässe fällt den Grundbesitzern zu. Umlegung der Wasserleitung am Gemsberg-Aquaducte und Versicherung derselben durch Pflasterung. Versicherung des Bruchufers an der Donau zwischen Szobb und Monor durch Steinwurf und Anpflanzung. Schneedämme von 674 Klaftern Länge und Schneeplanken von 364 Klaftern Länge zwischen Weinern und Neudorf. Vermehrung der Anpflanzungen und Einfriedungen.

Oestliche Bahn.

Viaducte. Theilweise Wiederherstellung eines 12·5 Klafter langen Viaductes mit Holz-Ueberbau.

Brücken. Wiederherstellung von 3 Brücken, welche früher aus Steinpfeilern mit Holz-Ueberbau bestanden, nun aber mit Ziegeln eingewölbt wurden. Da diese Brücken von Grund aus neu erbaut werden mussten, so war es nöthig die Bahn provisorisch auf starke Röste zu legen. Jede dieser Brücken ist 2 Klafter weit und 2 Klafter im Inneren hoch. Die Sockel sind mit Quadern verkleidet, bei zweien ist das sämmtliche Mauerwerk aus Ziegeln, bei der dritten sind die Pfeiler, Flügel und Parapete aus Bruchstein mit Eckverkleidung von Quadern hergestellt.

Lombardisch-venezianische Bahn.

Ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten sind am Unterbaue keine nennenswerthen Veränderungen vorgekommen.

Oberbau.

a. Umfang der Bauanlagen.

Die **Uebersicht II** erweitert das im vorjährigen Berichte vom Oberbaue aller im Betriebe befindlichen Staatsbahnen gegebene Bild in derselben Weise und in Folge jener Ursachen, die bereits weiter oben bei der Uebersicht des Unterbaues zur Sprache gebracht worden sind.

Uebersicht II des Oberbaues auf den im Betriebe befindlichen

Benennung der Staatsbahnen	Gesammtlänge des Bahnkörpers	Von der Gesammtlänge sind versehen mit		Nebst den Hauptgeleisen bestehen		Gesammtlänge aller Geleise
		1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	Ausweichgeleise für den Verkehr	Manipulations- u. todte Geleise	
	in Meilen	in Klaftern				
A. Die ganzen Bahnen.						
Nördliche	63·48	253.934	239.397	14.537	33.702	13.973	316.146
Südliche, Section I	20·18	80.740	33.384	47.356	18.231	5.963	152.290
Südliche, Section II	41·53	166.139	160.460	5.679	20.862	13.428	206.108
Südöstliche	59·11	236.455	236.455	.	32.482	14.791	283.728
Oestliche	8·90	35.582	35.582	.	1.398	1.730	38.710
Lombardisch-venezianische	43·74	174.943	169.561	5.382	19.823	5.211	205.359
Zusammen	236·94	947.793	874.839	72.954	126.498	55.096	1,202.341
B. Die bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Bahnen.						
Nördliche	62·01	248.056	233.519	14.537	33.121	13.973	309.687
Südliche, Section I	20·18	80.740	33.384	47.356	18.231	5.963	152.290
Südliche, Section II	41·53	166.139	160.460	5.679	20.862	13.428	206.108
Südöstliche	56·62	226.472	226.472	.	31.047	12.213	269.732
Oestliche	8·90	35.582	35.582	.	1.398	1.730	38.710
Lombardisch-venezianische	43·74	174.943	169.561	5.382	19.823	5.211	205.359
Zusammen	232·98	931.932	858.978	72.954	124.482	52.518	1,181.886
C. Die bei den Betriebs-Ergebnissen nicht in Betracht kommenden Bahnen.						
Bodenbach - sächsische Gränze	1·47	5.878	5.878	.	581	.	6.459
Marchegg - Pressburg	2·49	9.983	9.983	.	1.435	2.578	13.996
Zusammen	3·96	15.861	15.861	.	2.016	2.578	20.455
D. Die neu hinzugekommenen Strecken.						
Wien - Gloggnitz	10·95	43.780	18.404	25.376	9.130	1.010	79.296
Gloggnitz - Mürzzuschlag	5·49	21.980	.	21.980	5.997	4.124	54.081
Oedenburger Flügelbahn	3·74	14.980	14.980	.	3.104	829	18.913
Felegyháza - Szegedin	7·65	30.613	30.613	.	3.099	1.128	34.840
Verona - Coccaglio	11·10	44.391	44.391	.	4.348	1.805	50.544
Zusammen	38·93	155.744	108.388	47.356	25.678	8.896	237.674

k. k. österreichischen Staatsbahnen zu Ende des Jahres 1854.

Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehen aus					Für die Uebergänge von einem Geleise auf andere bestehen										Mit							
															1	2	3	4	5	6	7	8 und mehr
Pfarrschienen	hochkantigen Schienen à 12—14″	breitbasigen Schienen à 15—17″	à 20—21″	à 24—25″	Wechsel: gewöhnliche zweifache	gewöhnliche dreifache	Sicherheits-Wechsel zweifache	Sicherheits-Wechsel dreifache	Zusammen zweifache	Zusammen dreifache	Drehscheiben unt. 20 Fuss Durchmess.	Drehscheiben üb. 20 Fuss Durchmess.	Drehscheiben Zusammen	bewegliche Plattformen	Geleisen für den Verkehr der Züge, sind Stationen vorhanden							
für den Current-Fuss																						
in Klaftern					Anzahl																	
123	118.219	134.448	63.356	.	169	58	195	19	364	77	32	30	62	3	4	6	18	16	.	1	1	2
1.537	112	89.740	7.195	53.706	258	15	189	.	447	15	5	22	27	1	1	12	11	10	3	4	1	2
329	69.633	59.550	76.596	.	183	20	151	.	334	20	11	15	26	2	.	10	25	3	2	.	.	.
.	314	197.047	86.367	.	154	78	155	.	309	78	19	11	30	2	.	6	15	12	3	1	.	2
.	.	38.710	.	.	55	.	.	.	55	.	.	3	3	6	.	3	.	.	1	.	.	.
.	140.774	51.011	13.574	.	196	47	84	.	280	47	33	8	41	3	2	29	10	6	2	.	.	2
1.989	329.052	570.506	247.088	53.706	1.015	218	774	19	1.789	237	100	89	189	17	7	66	79	47	11	6	2	8
123	118.219	127.989	63.356	.	169	58	192	19	361	77	32	30	62	3	4	6	18	16	.	1	1	2
1.537	112	89.740	7.195	53.706	258	15	189	.	447	15	5	22	27	1	1	12	11	10	3	4	1	2
329	69.633	59.550	76.596	.	183	20	151	.	334	20	11	15	26	2	.	10	25	3	2	.	.	.
.	314	184.079	85.339	.	127	77	136	.	263	77	16	10	26	2	.	6	14	11	3	1	.	2
.	.	38.710	.	.	55	.	.	.	55	.	.	3	3	6	.	3	.	.	1	.	.	.
.	140.774	51.011	13.574	.	196	47	84	.	280	47	33	8	41	3	2	29	10	6	2	.	.	2
1.989	329.052	551.079	246.060	53.706	988	217	752	19	1.740	236	97	88	185	17	7	66	78	46	11	6	2	8
.	.	6.459	.	.	.	.	3	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	12.968	1.028	.	27	1	19	.	46	1	3	1	4	.	.	.	1	1	.	.	.	.
.	.	19.427	1.028	.	27	1	22	.	49	1	3	1	4	.	.	.	1	1	.	.	.	.
1.368	.	70.827	7.081	.	210	10	5	.	215	10	4	9	13	1	1	7	8	6	1	2	.	1
169	112	.	114	53.706	6	.	184	.	190	.	.	9	9	.	.	.	2	4	1	1	1	1
.	.	18.913	.	.	42	5	.	.	42	5	1	4	5	.	.	5	1	.	1	1	.	.
.	.	.	34.840	.	.	.	38	.	38	.	.	1	1	.	.	2	.	1	1	.	.	.
.	.	36.970	13.574	.	.	1	82	.	82	1	4	1	5	.	.	6	3	2	.	.	.	.
1.537	112	126.710	55.609	53.706	258	16	309	.	567	16	9	24	33	1	1	20	14	13	4	4	1	2

Ausser den neu hinzugekommenen und unter *D* namhaft gemachten Bahn-Strecken, bewirkten auch die bedeutenden im Jahre 1854 ausgeführten Herstellungen auf den älteren Strecken, namentlich die Verdopplung der Hauptgeleise, sowie die Auswechslung schwacher Schienen gegen stärkere, manche Veränderung der in der Uebersicht des vorhergehenden Jahres enthaltenen Zahlen, welche in dem Abschnitte *d.* „Herstellungen im Jahre 1854" näher besprochen werden sollen. Endlich wurde die diessjährige Uebersicht durch Anschluss neuer acht Spalten, d. i. durch Namhaftmachung der Geleisezahl der einzelnen Stationen, vervollständigt.

Was das Verhältniss der einfachen zu den Doppelgeleisen anbelangt, so ergibt sich eine nicht unbedeutende Besserung zu Gunsten der letzteren, indem die Längen der einfachen, der Doppelgeleise, und der ganzen Bahnen sich wie 874.839 : 72.954 : 947.793, oder wie 92·3 : 7·7 : 100 zu einander verhalten, während sie im vorigen Jahre durch das Verhältniss von 98·99 : 1·01 : 100 dargestellt wurden. Diese Besserung schreibt sich hauptsächlich von dem Umstande her, dass die neue Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag in ihrer ganzen Länge, jene von Wien nach Gloggnitz aber mehr als zur Hälfte mit Doppelgeleisen versehen ist, und dass auch auf der alten Strecke der nördlichen Bahn zwischen Prag und Auwal ein zweites Geleise gelegt worden ist.

Auch in Bezug auf die Verhältnisszahlen der verschiedenartigen Schienen-Gattungen zur ganzen Bahnlänge macht sich gleichfalls eine grosse Besserung kennbar, indem die Längen der

1. mit flachen,
2. „ hochkantigen 12 bis 14 pfündigen,
3. „ breitbasigen 15 „ 17 „
4. „ „ 20 „ 21 „
5. „ „ 24 „ 25 „

Schienen belegten Bahnstrecken sich zur Gesammtgeleislänge verhalten, wie

1.	2.	3.	4.	5.	
1.989 :	329.052 :	570.506 :	247.088 :	53.706 :	1,202.341
oder 0·16 :	27·37 :	47·45 :	20·55 :	4·47 :	100·00

während sich im Jahre 1853 diese Verhältnisse darstellten, wie folgt:

1.	2.	3.	4.	5.	
1.941 :	341.421 :	471.618 :	128.401 :	— :	943.381
oder 0·21 :	36·19 :	49·99 :	13·61 :	— :	100·00.

Die Uebersicht zeigt ferner, dass von der Gesammtlänge aller Bahnen
mit 1 Hauptgeleise belegt sind . 874.839 Klafter oder 92·30 Percent,
„ 2 Hauptgeleisen „ „ . 72.954 „ „ 7·70 „

Die einfachen und doppelten Hauptgeleise haben daher zusammen ein einfaches Geleise-Ausmaass von . . . . 1,020.747 Klafter;
betragen von der Gesammtlänge
aller bestehenden Geleise . . . . . 84·90 Percent,

und auf eine Bahnmeile entfallen
somit . . . . . 4.308 Klafter.

Ueberdiess bestehen Ausweich-
geleise für den Verkehr. . . . 126.498 Klafter;

sie betragen von der Gesammt-
länge aller Geleise . . . . . 10·52 Percent,

und auf eine Bahnmeile entfallen
somit . . . . . 534 Klafter.

Dann bestehen an Manipulations-
und todten Geleisen . . . . . 55.096 Klafter;

sie betragen von der Gesammt-
länge aller Geleise . . . . . 4·58 Percent,

und auf eine Bahnmeile entfallen
sonach . . . . . 232 Klafter.

Die Gesammtlänge aller Geleise
beträgt daher . . . . . 1,202.341 Klafter;

und auf eine Bahnmeile entfallen
davon im Durchschnitte . . . . . 5.074 Klafter.

Das Ausmaass der Geleise
beträgt:

mit Flachschienen . . . . . 1.989 Klafter oder 0·16 Percent,

mit hochkantigen Schienen zu 12 bis 14 Pfund
auf den Curr.-Fuss . . . . . 329.052 „ „ 27·37 „

mit breitfüssigen Schienen zu 15 bis 17 Pfund
auf den Curr.-Fuss . . . . . 570.506 „ „ 47·45 „

mit breitfüssigen Schienen zu 20 bis 21 Pfund
auf den Curr.-Fuss . . . . . 247.088 „ „ 20·55 „

mit breitfüssigen Schienen zu 24 bis 25 Pfund
auf den Curr.-Fuss . . . . . 53.706 „ „ 4·47 „

Auf den einzelnen Bahnen stellen sich diese Verhältnisse dar, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	sind belegt mit		beträgt die Länge der verschiedenen Geleise		
	1 Hauptgeleise	2 Hauptgeleisen	der Hauptgeleise	der Ausweichgeleise für den Verkehr	der Manipulations- und todten Geleise
	in Percenten der Bahnlänge		in Percenten der Gesammtgeleislänge		
A. Die ganzen Bahnen.					
Nördliche	94·28	5·72	84·92	10·66	4·42
Südliche, Section I	41·35	58·65	84·11	11·97	3·92
Südliche, Section II	96·58	3·42	83·36	10·12	6·52
Südöstliche	100·00	.	83·34	11·45	5·21
Oestliche	100·00	.	91·92	3·61	4·47
Lombardisch-venezianische	96·92	3·08	87·81	9·65	2·54
Im Durchschnitte aller Bahnen	92·30	7·70	84·90	10·52	4·58
B. Die bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Bahnen.					
Nördliche	94·14	5·86	84·79	10·70	4·51
Südliche, Section I	41·35	58·65	84·11	11·97	3·92
Südliche, Section II	96·58	3·42	83·36	10·12	6·52
Südöstliche	100·00	.	83·96	11·51	4·53
Oestliche	100·00	.	91·92	3·61	4·47
Lombardisch-venezianische	96·92	3·08	87·81	9·65	2·54
Im Durchschnitte aller dieser Bahnen	92 17	7·83	85·03	10·53	4·44
C. Die bei den Betriebs-Ergebnissen nicht in Betracht kommenden Bahnen.					
Bodenbach-sächsische Gränze	100·00	.	91·00	9·00	.
Marchegg-Pressburg	100·00	.	71·33	10·25	18·42
Im Durchschnitte beider Bahnstücke	100·00	.	77·54	9·86	12·60
D. Die neu hinzugekommenen Strecken.					
Wien-Gloggnitz	42·04	57·96	87·21	11·52	1·27
Gloggnitz-Mürzzuschlag	.	100·00	81·28	11·09	7·63
Oedenburger Flügelbahn	100·00	.	79·21	16·41	4·38
Felegyháza-Szegedin	100·00	.	87·87	8·89	3·24
Verona-Coccaglio	100·00	.	87·83	8·60	3·57
Im Durchschnitte aller dieser Bahnstrecken	69·59	30·41	85·45	10·81	3·74

entfallen von den verschiedenen Geleisen				bestehen von den Gesammtgeleisen aus				
von den Hauptgeleisen	von den Ausweichgeleisen für den Verkehr	von den Manipulations- und todten Geleisen	von allen Geleisen zusammen	Flachschienen	hochkantigen	breitfüssigen von 15 bis 17 Pfund	breitfüssigen von 20 bis 21 Pfund	breitfüssigen von 24 bis 25 Pfund
auf 1 Bahnmeile Klafter				in Percenten der Gesammtgeleislänge				
4.229	531	220	4.980	0·04	37·39	42·53	20·04	.
6.346	903	296	7.545	1·01	0·07	58·93	4·72	35·27
4.137	502	323	4.962	0·16	33 79	28·89	37·16	.
4.000	549	250	4.799	.	0·11	69·15	30·44	.
4.000	157	194	4.351	.	.	100·00	.	.
4.123	453	119	4.695	.	68·55	24·84	6·61	.
4.308	534	232	5.074	0·16	27·37	47·45	20·55	4·47
4.235	534	225	4.994	0·04	38·17	41·33	20·46	.
6.346	903	296	7.545	1·01	0·07	58·93	4·72	35·27
4.137	502	323	4.962	0·16	33·79	28·89	37·16	.
4.000	548	216	4.764	.	0·12	68·24	31·64	.
4.000	157	194	4.351	.	.	100·00	.	.
4.123	453	119	4.695	.	68·55	24·84	6·61	.
4.313	534	226	5.073	0·17	27·84	46·63	20·82	4·54
4.000	395	.	4.395	.	.	100·00	.	.
4.000	575	1.033	5.608	.	.	92·66	7·34	.
4.000	508	650	5.158	.	.	94·97	5·03	.
6.316	834	92	7.242	1·75	.	89·32	8·93	.
8.000	1.091	751	9.842	0·28	0·21	.	0·21	99·30
4.000	829	221	5.050	.	.	100·00	.	.
4.000	405	147	4.552	.	.	.	100·00	.
4.000	392	162	4.554	.	.	73·14	26·86	.
5.216	660	228	6.104	0·65	0·05	53·31	23·40	22·59

Doppelte Hauptgeleise bestehen:
auf der nördlichen Bahn zwischen Prag und Bubenč, dann zwischen Prag und Auwal; auf der südlichen Bahn, Section I, zwischen Wien und Neustadt, dann zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag; und auf der lombardisch-venezianischen Bahn theilweise zwischen Venedig und Mestre, dann zwischen den beiden Bahnhöfen Porta vescova und Porta nuova in Verona.

Die Ausweich-, dann Manipulations- und todten Geleise betragen zusammen:

auf der nördlichen Bahn . . . . . 15·08 Percent von der Gesammtgeleislänge,
„ „ südlichen „ Section I . . 15·89 „ „ „ „
„ „ „ „ „ II . . 16·64 „ „ „ „
„ „ südöstlichen „ . . . . . 16·66 „ „ „ „
„ „ östlichen „ . . . . . 8·08 „ „ „ „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 12·19 „ „ „ „

Von eben genannten Geleisen entfallen daher

auf der nördlichen Bahn . . . . . 751 Klafter auf eine Bahnmeile,
„ „ südlichen „ Section I . . . . 1.199 „ „ „ „
„ „ „ „ „ II . . . . 825 „ „ „ „
„ „ südöstlichen „ . . . . . 799 „ „ „ „
„ „ östlichen „ . . . . . 351 „ „ „ „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 572 „ „ „ „

Wenn man die Bahnlänge nach dem Verhältnisse der aus verschiedenen Schienengattungen bestehenden Geleislängen eintheilt, so ergibt sich Folgendes:

	Flachschienen		hochkantige		breitfüssige zu 15 bis 17 Pfund		breitfüssige zu 20 bis 21 Pfund		breitfüssige à 24 bis 25 Pf.	
	% der Gesammt-Geleislänge	entsprechen Meilen d. Bahnlänge	% der Gesammt-Geleislänge	entsprechen Meilen d. Bahnlänge	% der Gesammt-Geleislänge	entsprechen Meilen d. Bahnlänge	% der Gesammt-Geleislänge	entsprechen Meilen d. Bahnlänge	% der Gesammt-Geleislänge	entsprechen Meilen d. Bahnlänge
Auf der nördlichen Bahn .	0·04	0·02	37·39	23·74	42·53	27·00	20·04	12·72	.	.
„ „ südl. Bahn, Sect. I	1·01	0·20	0·07	0·02	58·93	11·89	4·72	0·95	35·27	7·12
„ „ südl. „ Sect. II	0·16	0·07	33·79	14·03	28·89	12·00	37·16	15·43	.	.
„ „ südöstlichen Bahn	.	.	0·11	0·07	69·45	41·05	30·44	17·99	.	.
„ „ östlichen „	.	.	.	.	100·00	8·90	.	.	.	.
„ „ lomb.-venez. „	.	.	68·55	29·98	24·84	10·87	6·61	2·89	.	.
Im Durchschnitte .	0·16	0·29	27·37	67·84	47·45	111·71	20·55	49·98	4·47	7·12

Flachschienen kommen in einer unerheblichen Menge überhaupt nur auf Bahnhöfen im Inneren der Gebäude vor. Die Menge der in Verwendung stehenden hochkantigen Schienen, sowie auch der leichten breitfüssigen Schienen, hat sich, wie

oben schon erwähnt wurde, durch die stattgehabten Auswechslungen gegen schwerere breitfüssige Schienen nicht unbedeutend vermindert, und diese Auswechslung schreitet allmählich vorwärts.

Im Jahre 1854 wurden auf diese Art und Weise ausgewechselt:

auf der nördlichen Bahn		5·42 Meilen,
„ „ südlichen „	Section I	1·77 „
„ „ „ „	Section II	2·71 „
„ „ südöstlichen „		2·53 „
	Zusammen	12·43 Meilen.

Für den Uebergang von einem Geleise auf andere bestehen auf allen Bahnen zusammen

an zweifachen Wechseln 1.789 und diese vermitteln 1.789 Uebergänge,
„ dreifachen „ 237 „ „ „ 474 „

daher betragen die durch Wechsel vermittelten
Uebergänge zusammen . . . . . 2.263 und
auf 1 Bahnmeile entfallen . . . . . 9·55.

Die Zahl der durch Sicherheitswechsel vermittelten Uebergänge beträgt 812, oder 35·88 Percent der durch Wechsel überhaupt vermittelten Uebergänge. Sonach gibt sich, gegenüber dem Bestande an Sicherheitswechseln zu Ende des Jahres 1853, eine grosse Besserung zu erkennen, indem die durch Sicherheitswechsel bewirkten Uebergänge damals bloss 19·1 Percent betragen haben.

Kleine und grosse Drehscheiben bestehen 189
und bewegliche Plattformen 17
zusammen also an solchen Vorrichtungen 206
wovon auf eine Bahnmeile entfallen . . . . . 0·8.

Auf den einzelnen Bahnen stellen sich folgende Verhältnisse heraus:

Benennung der Bahnen	Uebergänge werden vermittelt durch zwei- und dreifache Wechsel	Auf eine Bahnmeile entfallen Uebergänge	Hiervon werden durch Sicherheits-Wechsel vermittelt in Percenten	Von den Drehscheiben und Plattformen entfallen auf 1 Bahnmeile
Nördliche	518	8·16	44·98	1·0
Südliche, Section I	477	23·64	39·62	1·4
„ Section II	374	9·00	40·37	0·7
Südöstliche	465	7·87	33·33	0·5
Oestliche	55	6·18	.	1·0
Lombardisch-venezianische . .	374	8·55	22·46	1·0

b) Platten von 11″ Länge, 7″ 6‴ Breite und 4‴ Dicke, mit einer rechteckigen Leiste an der äusseren Seite. Sie werden auf beiden Seiten mit 4 Hakennägeln auf die Schwellen befestigt.

c) Platten von 7″ 6‴ Länge, 5″ 9‴ Breite und 1″ 3‴ Dicke, sind mit einer Leiste versehen, und werden zu beiden Seiten durch 2 Hakennägel befestigt.

d) Eine vierte Platte gleicht der Form *c)*, hat jedoch zu jeder Seite eine rechtwinklichte Leiste.

e) Platten, 7″ 8‴ lang, 6″ breit und 1″ 2‴ dick, haben an der äussern Seite eine umgebogene schnabelartige Leiste, die einen Theil des Schienenfusses an seiner obern Fläche übergreift, und werden an der äusseren Seite mit einer Schraube oder einem runden (auch gewundenen) Nagel und an der inneren Seite durch 2 Hakennägel befestigt.

Die Form *a)*, *b)* und *e)* kömmt vorwiegend zwischen Wien und Gloggnitz, die Form *c)* und *d)* fast ausschliesslich auf der Oedenburger Flügelbahn vor.

Die Platte Form *a)* wiegt im Durchschnitte 6½ Pfund.

„ „ „ *b)* „ „ „ 6 „

„ „ „ *c)* „ „ „ 11 „

„ „ „ *d)* „ „ „ 13 „

„ „ „ *e)* „ „ „ 16 „

Die Platten *a)* und *b)* sind aus Schmiedeisen, jene *c)*, *d)* und *e)* aus Gusseisen erzeugt.

Das Gewicht der Schrauben beträgt durchschnittlich . . . . . 0·5 Pfund;
das der Schraubennägel . . . . . 0·35 „
und der runden Nägel . . . . . 0·4 „

Ausserdem sind die Schienen noch auf jeder Zwischen-Querschwelle zu beiden Seiten durch einen Hakennagel gehalten; bei der Langschwellerbahn, in Entfernungen von 2½′, ebenfalls; wobei die Nägel mit ihrem ½″ weit vorstehenden Kopfe den Schienenfuss übergreifen.

Für die zwischen Neustadt und Gloggnitz streckenweise in Anwendung gebrachten breitbasigen 20 bis 21pfündigen Schienen haben die 3′ von einander entfernten Querschwellen ein Rechteck zum Querschnitt, sind 6″ hoch, 7 bis 10″ breit; an den Stössen jedoch, bei derselben Höhe, 10 bis 14″ breit.

Die Stühle, welche unter den Anstössen und in der Mitte der Schienenlänge angebracht sind, besitzen eine geneigte Oberfläche. Die Befestigungsart der Stühle wurde bei den breitbasigen Schienen von 20 bis 21 Pfund auf den Curr.-Fuss bereits auf Seite 42 des vorjährigen Verwaltungs-Berichtes besprochen; ebenso die Kupplung der Schienen, und das Gewicht der einzelnen Bestandtheile.

Die Flachschienen, welche bei Ausweichen, in den Hallen und Magazinen und auf Drehscheiben vorkommen, und wovon sich die Mehrzahl noch in den Stations-Plätzen zu St. Egyden, Neunkirchen und Ternitz der Strecke Neustadt-Gloggnitz befindet, sind 15 bis 18 Fuss lang, liegen auf Lang- und Querschwellen, und sind von 3 zu 3 Fuss mit Schraubenbolzen, die in verticaler Richtung durch die Schienen gehen, an die 4″ hohen und 9″ breiten Langschwellen festgeschraubt. Unter den

s Jal

beziehungsweise Gefällsverhältnisse ordnet, so reihen sich dieselben, wie folgt:

Das allgemeine Verhältniss		kömmt vor		
der Steigung von 1:	des Gefälles von 1:	zwischen nachbenannten Puncten und in der dadurch angedeuteten Richtung	auf der nachbenannten Bahn	auf der Länge von Klaftern
.	56	hinter Semmering — Mürzzuschlag	südliche, Sect. I	6.398
64	.	Gloggnitz — hinter Semmering	„	15.582
.	148	Mödling — Laxenburg	„	2.424
.	194	Triebitz — Trübau	nördliche	3.680
220	.	Marchfluss — Pressburg	südöstliche	6.892
.	259	hinter Trzebinia — vor preuss. Gränze	östliche	9.648
.	262	Katzelsdorf — Oedenburg	südliche, Sect. I	14.980
287	.	Wien — Gloggnitz	„	39.472
295	.	Mailand — Camerlata	lomb.-venez.	23.240
304	.	Brünn — Lotschnau	nördliche	40.040
324	.	Krakau — hinter Trzebinia	östliche	23.712
360	.	Olmütz — Triebitz	nördliche	41.480
387	.	vor preuss. Gränze — preuss. Gränze	östliche	1.242
.	403	Mürzzuschlag — Steinbrück	südliche, Sect. II	132.323
457	.	Verona — Coccaglio	lomb.-venez.	44.391
.	490	Szczakowa — russ. Gränze	östliche	980
509	.	Neustadt — Katzelsdorf	südliche, Sect. I	1.884
.	586	Marchegg — Marchfluss	südöstliche	293
660	.	Steinbrück — Laibach	südliche, Sect. II	33.816
.	754	Lotschnau — sächs. Gränze	nördliche	168.734
.	785	vor Dossobuono — Mantua	lomb.-venez.	16.634
963	.	vor Mailand — Mailand	„	1.059
990	.	Treviglio — vor Cassano	„	990
1.047	.	Venedig — vor Dossobuono	„	63.386
1.061	.	Czegléd — vor Kecskemét	südöstliche	12.732
.	1.264	Pressburg — Szolnok	„	168.063
.	1.464	vor Cassano — vor Mailand	lomb.-venez.	14.351
.	1.595	vor Kecskemét — Felegyháza	südöstliche	17.862
1.846	.	Mestre — Treviso	lomb.-venez.	10.892
.	2.616	Felegyháza — Szegedin	südöstliche	30.613

Man sieht, dass die Semmering-Bahn, im eigentlichen Sinne des Wortes eine Gebirgsbahn, mit ihren ungünstigsten Niveau-Verhältnissen nunmehr an die Spitze sämmtlicher Bahnen getreten ist. Ihr folgt die Bahn von Mödling nach Laxenburg. Erst an diese reiht sich nun die Strecke Triebitz-Trübau, die im Jahre 1853 noch den ersten Platz einnahm, durch zwei der neuhinzugekommenen Bahnen aber verdrängt wurde. Von den übrigen neuzugewachsenen Bahnstücken folgen unmittelbar, in Bezug auf die allgemeinen Niveau-Verhältnisse, die Oedenburger Flügelbahn und die Strecke Wien-Gloggnitz. Die Strecke Verona-Coccaglio tritt dagegen in die Reihe der Bahnen mit vorwiegend günstigen Verhältnissen, in welcher Beziehung endlich die Bahnstrecke Felegyháza-Szegedin vor allen anderen den ersten Rang einzunehmen berechtigt ist.

Da in der Beilage zur Uebersicht II die Steigungen und Gefälle nur in Gruppen nach bestimmten Abstufungen des Verhältnisses, und die Krümmungen in Gruppen nach bestimmten Abstufungen der Länge der Radien dargestellt sind, so werden in Nachfolgendem noch die extremsten Verhältnisse, welche auf den einzelnen Bahnen vorkommen, angedeutet und die im Verwaltungs-Berichte des Jahres 1853 aufge-

zählten Daten theils wiederholt, theils durch die hinzugetretenen neuen Verhältnisse ergänzt und erweitert.

Auf der nördlichen Bahn kommen in dem Bereiche von Brüsau gegen Lotschnau, von Landskron gegen Triebitz und von Zamrsk gegen Lotschnau und Triebitz örtliche Steigungen im Verhältnisse von 1:150 vor; eine solche besteht auch nächst Böhmisch-Brod in der Richtung gegen die sächsische Gränze. Die längste davon ist jene zwischen Landskron und Triebitz mit 4.718 Klaftern. Die längste horizontale Strecke mit 4.612 Klaftern kömmt zwischen Aussig und Bodenbach vor.

Den kleinsten Radius mit 110 Klaftern hat eine Krümmung von 131 Klaftern Länge nächst Brünn, und dieser schliesst sich eine zweite Krümmung mit 130 Klaftern Radius und 138 Klaftern Länge an; sonst hat überall der kleinste Radius 150 Klafter zur Länge.

Die längste gerade Linie besteht zwischen Kolin und Böhmisch-Brod mit 7.974 Klaftern.

Auf der südlichen Bahn, Section I, und zwar auf der Strecke von Wien bis Gloggnitz ist das ungünstigste Steigungs-Verhältniss 1 : 130. Solcher Steigungen liegen zwischen Neustadt und Gloggnitz drei: die erste, mit der Länge von 4.407 Klaftern, beginnt vor St. Egyden und endet hinter der genannten Station; die zweite, mit 767 Klaftern Länge, beginnt vor der Station Ternitz und endet im Bereiche derselben; die dritte endlich, mit der Länge von 675 Klaftern, befindet sich vor Gloggnitz. Die oben erwähnte Steigung bei Egyden, mit 4.407 Klaftern Länge, ist zugleich die längste auf der Strecke Wien-Gloggnitz. Von den zwei Gefällen, welche vorkommen, befindet sich das stärkere, im Verhältniss von 1 : 319 und mit der Länge von 2.806 Klaftern, zwischen Theresienfeld und Neustadt; das andere, im Verhältnisse von 1 : 400 und mit 2.443 Klaftern Länge, zwischen Berchtoldsdorf und Mödling.

Die längste horizontale Strecke mit 326 Klaftern beginnt vor Gloggnitz und mündet in die Semmering-Bahn.

Scharfe Krümmungen besitzt diese Bahn im Allgemeinen nicht. Den kleinsten Radius von 850 Klaftern hat eine Krümmung von 396 Klaftern Länge, zwischen Pottschach und Gloggnitz. Die längste Krümmung von 1.906 Klaftern, bei einem Radius von 2.000 Klaftern Länge, beginnt vor Atzgersdorf und endet hinter Liesing.

Die längste gerade Linie mit 6.351 Klaftern beginnt hinter Neustadt und endet hinter Egyden.

Auf der Bahn von Gloggnitz über den Semmering bis Mürzzuschlag, welche beiläufig bis in die Mitte des Haupttunnels durchgehends ansteigt, und von hier, als vom höchsten Puncte aus, gegen Mürzzuschlag fortwährend niederfällt, kommen die stärksten Steigungen im Verhältnisse von 1 : 40 vor. Die längste dieser häufig vorkommenden Steigungen mit 1.867 Klaftern befindet sich zwischen Eichberg und Klamm. Das stärkste Gefälle, im Verhältniss von 1 : 42, kömmt zwischen Spital und Mürzzuschlag in der Länge von 900 Klaftern, und das längste Gefälle, mit 1.377 Klaftern, zwischen dem Haupttunnel und Steinhaus, im Verhältnisse von 1 : 47 vor.

Die längste horizontale Strecke, mit 316 Klaftern, besteht bei Eichberg längs der Station gleichen Namens.

Die vorkömmenden schärfsten Krümmungen haben 100 Klafter Radius, von denen eine mit 340 Klaftern zwischen Breitenstein und Semmering zugleich die längste Krümmung der Semmering-Bahn ist.

Die längste gerade Linie, von 764 Klaftern, führt durch den Haupttunnel, und enthält den Gefällsbruch.

Auf der Bahn von Mödling bis Laxenburg, welche fortwährend fällt, hat das stärkste Gefälle das Verhältniss von 1:85, mit 509 Klaftern Länge. Das längste Gefälle dieser Bahnstrecke beträgt 990 Klafter, bei dem Verhältnisse von 1:124.

Diese Zweigbahn hat eine einzige Krümmung, von 150 Klaftern Länge, deren Radius 200 Klafter beträgt; an diese schliesst sich die längste gerade Linie von 2.104 Klaftern an, welche sich bis Laxenburg erstreckt.

Auf der Oedenburger Flügelbahn kömmt die stärkste Steigung im Verhältnisse von 1:100 zwischen Marz-Rohrbach und Schadendorf mit 894 Klaftern Länge vor; in demselben Verhältnisse von 1:100 finden auch die stärksten Gefälle Statt, und zwar eines zwischen Wiesen-Siglez und Mattersdorf in einer Länge von 994 Klaftern, und ein zweites mit 1.503 Klaftern Länge, vor und hinter Agendorf; letzteres ist zugleich das längste Gefälle auf dieser Bahn.

Die längste horizontale Linie, mit 839 Klaftern, liegt zwischen Wiesen-Siglez und Mattersdorf.

Den kleinsten Radius, mit 250 Klaftern, hat eine Krümmung von 295 Klaftern Länge, und eine zweite von 246 Klaftern Länge, beide zwischen Wiesen-Siglez und Mattersdorf gelegen. Der längste Bogen, mit 1.160 Klaftern, bei einem Radius von 1.000 Klaftern, kömmt zwischen Neudörfl und Sauerbrunn, und die längste gerade Linie, von 1.813 Klaftern, zwischen Mattersdorf und Marz-Rohrbach vor.

Auf der südlichen Bahn, Section II, kommen in der Strecke von Mürzzuschlag bis unterhalb Bruck Gefälle von 1:150 und 1:130 vor, und abwechselnd eben solche Steigungen und Gefälle in der Strecke zwischen Ehrenhausen und Ponigl. Die längste Steigung im Verhältnisse von 1:130, mit einer Länge von 2.680 Klaftern, liegt zwischen Pöltschach und Ponigl; die längste im Verhältniss von 1:150, mit der Länge von 1.666 Klaftern, zwischen Spielfeld und Pössnitz. In und zunächst dem Leitersberger Tunnel, zwischen Pössnitz und Marburg, kommen partiell noch grössere Steigungen vor, und zwar:

im Verhältnisse von 1:110 auf die Länge von 166 Klaftern,
„ „ „ 1:114 „ „ „ „ 140 „
„ „ „ 1:119 „ „ „ „ 179 „

Die längste horizontale Linie, mit 2.350 Klaftern, besteht zwischen Sava und Littai.

Den kleinsten Radius, mit 100 Klaftern, hat eine Krümmung von 176 Klaftern Länge nächst Steinbrück; und eine zweite, zwischen Steinbrück und Hrastnik, von 131 Klaftern Länge, hat 120 Klafter zum Radius; alle übrigen Bogen haben 150 Klafter oder mehr zum Radius.

Die längste gerade Linie kömmt zwischen Gratz und Wildon vor, mit 5.261 Klaftern.

Auf der südöstlichen Bahn bleiben, trotz der im Jahre 1854 erfolgten Erweiterung durch die Bahnstrecke von Felegyháza bis Szegedin, dennoch die bereits im Verwaltungs-Berichte des Jahres 1853 angedeuteten extremen Niveau- und Krümmungs-Verhältnisse vorherrschend, und nur in Bezug auf die geraden Strecken kömmt ein anderer, weiter unten angeführter, extremer Fall zum Vorschein. Somit bestehen auf dieser Bahn, jetzt wie vor, die grössten Steigungen im Verhältnisse von 1 : 150 in der Strecke zwischen dem Marchflusse und Pressburg, und die grössten Gefälle, im Verhältnisse von 1 : 140 und 1 : 150, zwischen Pressburg und Weinern. Die längste Steigung hat 3.812 Klafter; das stärkste Gefälle von 1 : 140 hat 637 Klafter und das längste Gefälle von 1 : 150 hat 3.217 Klafter Länge.

Die längste horizontale Strecke, mit 5.438 Klaftern, kömmt zwischen Gran und Szobb vor.

Der bei Krümmungen vorkommende kleinste Radius hat 150 Klafter.

Die längste gerade Linie besteht auf der oben erwähnten neu hinzugekommenen Strecke Felegyháza-Szegedin, mit 12.037 Klaftern; sie beginnt zwischen Kis-Telek und Szathymáz, und reicht über die letztere Station hinaus. Die zunächst kürzere ist jene zwischen Tornócz und Neuhäusel mit 9.422 Klaftern, auf diese folgt jene zwischen Czegléd und Puszta Páka mit 8.132 Klaftern Länge.

Auf der östlichen Bahn haben die grössten Steigungen und Gefälle, welche vorkommen, das Verhältniss von 1 : 100. Deren sind fünf, mit einer Gesammtlänge von 1.995 Klaftern, und finden sich alle zwischen Trzebinia und Szczakowa vor. Das nächst kleinere Gefälle, im Verhältnisse von 1 : 120 mit 497 Klaftern Länge, befindet sich in derselben Bahnstrecke. Dann folgen mehrere Steigungen und Gefälle im Verhältnisse von 1 : 150, und finden sich auf der ganzen Bahn vertheilt. Die längste der Steigungen mit diesem Verhältnisse hat 1.489 Klafter und besteht zwischen Krzeszowice und Trzebinia.

Die längste horizontale Strecke, mit 586 Klaftern, befindet sich gleichfalls zwischen den eben genannten Stationen. Krümmungen mit Radien von 596 Klaftern bestehen nur zwei, von welchen die längste 335 Klafter hat; alle übrigen Krümmungen haben grössere Radien.

Die längste gerade Linie, mit 1.779 Klaftern, besteht zwischen Trzebinia und Szczakowa.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn, und zwar auf jener von Venedig nach Verona und Mantua sammt der Flügelbahn von Mestre bis Treviso, bestehen zwischen Vicenza und Lonigo die ungünstigsten Niveau-Verhältnisse, und hier wechseln die bedeutendsten Steigungen und Gefälle. Die grösste Steigung im Verhältnisse von 1 : 192, obwohl nur auf der Länge von 89 Klaftern, befindet sich nächst Vicenza; das grösste Gefälle von 1 : 198, mit der Länge von 1.543 Klaftern, nächst Montebello gegen Lonigo.

Die längste horizontale Strecke findet sich zwischen Venedig und Mestre, in der Ueberbrückung der Lagunen, mit einer Länge von 1.901 Klaftern.

Die kleinsten Radien, mit 204 bis 268 Klaftern, kommen in den Krümmungen zwischen den beiden Bahnhöfen in Verona in der Gesammtlänge von 800 Klaftern vor.

Die längste gerade Linie, mit 5.163 Klaftern, besteht zwischen Mozzecane und Mantua.

Auf der neu hinzugekommenen Bahnstrecke Verona-Coccaglio besteht die stärkste Steigung, im Verhältnisse von 1 : 100 und in der Länge von 2.002 Klaftern, zwischen Desenzano und Lonato; das stärkste Gefälle, im Verhältnisse von 1 : 178 und der Länge von 4.165 Klaftern, liegt zwischen Sommacampagna und Peschiera, und ist zugleich auch das ausgedehnteste Gefälle. Die längste Steigung hat 2.456 Klafter, mit dem Verhältnisse von 1 : 200, und besteht zwischen Verona und Sommacampagna.

Die längste horizontale Linie, welche vor Coccaglio beginnt und sich bis in die genannte Station erstreckt, hat 1.450 Klafter Länge.

Den kleinsten Radius von 369 Klaftern hat eine 468 Klafter lange Krümmung zwischen Castelnuovo und Peschiera; die längste Krümmung ist jene von 665 Klaftern, bei einem Radius von 1.055 Klaftern, zwischen Ponte S. Marco und Rezzato. Von den geraden Strecken hat die längste 5.432 Klafter und befindet sich zwischen Ponte S. Marco und Brescia, die nächst kürzere gerade Strecke, mit 4.327 Klaftern, besteht zwischen Verona und Sommacampagna.

Auf der Bahn von Treviglio bis Mailand haben die stärksten Steigungen und Gefälle, welche vorkommen, das Verhältniss von 1 : 286, und befinden sich zwischen Melzo und Cassano; die längste dieser Strecken hat 906 Klafter.

Die längste horizontale Linie beträgt 1.973 Klafter.

Der kleinste Radius, und diess nur in einer Krümmung, hat 711 Klafter.

Die längste (von Mailand ausgehende) gerade Linie hat 11.740 Klafter.

Die Bahn von Mailand nach Camerlata, durchgehends ansteigend, besitzt die grösste Steigung zwischen Monza und Desio, im Verhältnisse von 1 : 100 und in einer Länge von 1.018 Klaftern. Ferner bestehen noch bedeutende Steigungen, und zwar im Verhältnisse von 1:133 auf 712 Klaftern; von 1:155 auf 1.440 Klaftern, und von 1 : 165 auf 1.242 Klaftern Länge. Die übrigen haben Verhältnisse von 1 : 200, und noch günstigere.

Die längste horizontale Strecke, mit 3.393 Klaftern, liegt zwischen Seregno und Camnago.

Der kleinste Radius, mit 246 Klaftern, kömmt in einer Krümmung von 200 Klaftern Länge nächst Monza vor.

Die längste gerade Linie, mit 3.200 Klaftern, besteht zwischen Mailand und Sesto.

Die vorhergehend erörterten Niveau- und Richtungsverhältnisse sollen nun dazu dienen, den Einfluss zu ermitteln, welchen jede Bahnabtheilung auf die Beförderung der Züge ausübt.

Ueber das Maass dieser Einflüsse sind bereits in dem vorjährigen Verwaltungs-Berichte und zwar in dem Abschnitte „über Niveau und Richtung des Oberbaues"

die nöthigen Erläuterungen gegeben worden, und daselbst ist auch die Art und Weise, nach welcher bei der Berechnung der Gesammtwiderstände vorzugehen ist, genügend erörtert. Die nochmalige Entwicklung dieses Verfahrens wird hier daher übergangen, und nur der Einfluss, welcher sich auf den im Verwaltungsjahre 1854 neu hinzugekommenen Bahnstrecken kund gibt, einbezogen.

In dieser Richtung hin erweitert sich auch die nachfolgende Darstellung, die zu der Vergleichung führt, wie sich die Niveau- und Richtungs-Verhältnisse und beziehungsweise die Einflüsse der einen Bahn gegenüber der anderen verhalten.

Auf nachbezeichneten Bahnen und Bahnrichtungen	kommen vor												
	Niveau-Verhältnisse, u. z.								Richtungs-Verhältnisse, u. z.				
	Steigungen			Gefälle			horizontale Linien		gerade Linien		Krümmungen		
	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl per Bahnmeile	in % der Bahnlänge	mit Radien bis zu Klaftern	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge
Nördliche,	50	.	.	50	.	.	1·50	27·08	4·99	69·90	100	.	.
Brünn-sächs. Gränze	100	.	.	100	.	.					200	1·02	4·00
und	200	0·38	6·89	200	0·22	6·03					400	2·60	14·22
Olmütz-Trübau	300	0·77	13·91	300	0·36	6·76					800	1·26	8·78
	600	0·57	7·58	600	0·47	11·36					1.200	0·38	2·61
	900	0·12	2·55	900	0·14	2·96					1.600	0·02	0·05
	1.200	0·11	2·58	1.200	0·27	5·80					2.000	0·05	0·44
	geringer	0·05	1·30	geringer	0·11	5·20					mehr	.	.
Zusammen	.	2·00	34·81	.	1·57	38·11	1·50	27·08	4·99	69·90	.	5·33	30·10
Südliche, Section I,	50	0·74	9·59	50	0·35	5·46	0·99	7·62	6·84	67·50	100	1·48	4·69
Wien-Mürzzuschlag,	100	0·74	4·91	100	0·44	4·97					200	3·37	7·70
Mödling-Laxenburg	200	0·99	19·72	200	0·44	5·90					400	0·74	3·48
und	300	0·40	11·01	300	0·15	1·93					800	0·54	3·10
Neustadt-Oedenburg	600	0·35	14·79	600	0·35	8·42					1.200	0·30	4·92
	900	0·05	1·53	900	0·05	1·28					1.600	0·25	4·16
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	0·10	2·59
	geringer	0·05	2·87	geringer	.	.					mehr	0·10	1·86
Zusammen	.	3·32	64·42	.	1·78	27·96	0·99	7·62	6·84	67·50	.	6·88	32·50
Südliche, Section II,	50	.	.	50	.	.	1·20	15·70	10·30	63·83	100	0 02	0·10
Mürzzuschlag-Laibach	100	.	.	100	.	.					200	5·01	14·01
	200	0·31	6·41	200	0·60	12·39					400	3·08	10·35
	300	.	.	300	0·50	12·17					800	1·95	9·47
	600	0·38	13·35	600	1·37	28·69					1.200	0·29	1·31
	900	0·02	0·30	900	0·19	5·65					1.600	0·02	0·93
	1.200	0·10	3·07	1.200	0·12	1·54					2.000	.	.
	geringer	.	.	geringer	0·05	0·73					mehr	.	.
Zusammen	.	0·81	23·13	.	2·83	61·17	1·20	15·70	10·30	63·83	.	10·37	36·17

Auf nachbezeichneten Bahnen und Bahnrichtungen	kommen vor												
	Niveau-Verhältnisse, u. z.								Richtungs-Verhältnisse, u. z.				
	Steigungen			Gefälle			horizontale Linien		gerade Linien		Krümmungen		
	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl per Bahnmeile	in % der Bahnlänge	mit Radien bis zu Klaftern	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge
Südöstliche,	50	.	.	50	.	.	1·35	32·74	2·64	83·92	100	.	.
Marchegg-Szolnok	100	.	.	100	.	.					200	0·10	0·11
und	200	0·03	1·82	200	0·05	2·19					400	0·25	1·40
Czegléd-Szegedin	300	0·15	1·78	300	0·13	2·70					800	1·69	10·68
	600	0·46	10·39	600	0·49	8·72					1.200	0·46	2·52
	900	0·19	3·35	900	0·22	2·68					1.600	0·02	0·16
	1.200	0·08	0·99	1.200	0·27	7·31					2.000	0·08	1·21
	geringer	0·32	4·79	geringer	0·61	20·54					mehr	.	.
Zusammen	.	1·23	23·12	.	1·77	44·14	1·35	32·74	2·64	83·92	.	2·60	16·08
Oestliche,	50	.	.	50	.	.	3·48	15·57	4·72	62·51	100	.	.
Krakau-preuss. Gränze	100	0·22	2·23	100	0·34	3·38					200	.	.
und	200	1·35	22·28	200	1·01	9·26					400	.	.
Szczakowa-russ. Gränze	300	1·24	18·73	300	1·12	14·49					800	0·34	4·88
	600	0·34	2·23	600	0·90	9·28					1.200	4·05	32·61
	900	0·22	1·13	900	0·34	1·42					1.600	.	.
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	.	.	geringer	.	.					mehr	.	.
Zusammen	.	3·37	46·60	.	3·71	37·83	3·48	15·57	4·72	62·51	.	4·39	37·49
Lomb.-venezianische,	50	.	.	50	.	.	1·41	14·98	2·11	88·94	100	.	.
Venedig-Mantua	100	.	.	100	.	.					200	.	.
und	200	0·05	0·10	200	0·05	1·70					400	0·35	2·26
Mestre-Treviso	300	0·35	7·82	300	0·13	1·67					800	1·32	6·56
	600	0·70	10·80	600	0·40	6·36					1.200	0·40	1·51
	900	0·22	3·88	900	0·17	4·29					1.600	0·09	0·73
	1.200	0·22	8·09	1.200	0·13	8·75					2.000	.	.
	geringer	0·70	20·72	geringer	0·40	10·84					mehr	.	.
Zusammen	.	2·24	51·41	.	1·28	33·61	1·41	14·98	2·11	88·94	.	2·16	11·06
Verona-Coccaglio	50	.	.	50	.	.	1·17	16·27	1·98	84·41	100	.	.
	100	0·09	4·51	100	.	.					200	.	.
	200	0·45	16·36	200	0·18	12·09					400	0·27	2·17
	300	0·54	14·81	300	0·27	5·85					800	1·44	9·94
	600	0·99	16·55	600	0·18	2·83					1.200	0·27	3·48
	900	.	.	900	0·18	6·86					1.600	.	.
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	.	.	geringer	0·09	3·87					mehr	.	.
Zusammen	.	2·07	52·23	.	0·90	31·50	1·17	16·27	1·98	84·41	.	1·98	15·59

Auf nachbezeichneten Bahnen und Bahnrichtungen	kommen vor												
	Niveau-Verhältnisse, u. z.								Richtungs-Verhältnisse, u. z.				
	Steigungen			Gefälle			horizontale Linien		gerade Linien		Krümmungen		
	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl per Bahnmeile	in % der Bahnlänge	mit Radien bis zu Klaftern	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge
Treviglio-Mailand	50	.	.	50	.	.	0·98	25·15	0·98	87·22	100	.	.
	100	.	.	100	.	.					200	.	.
	200	.	.	200	.	.					400	.	.
	300	.	.	300	0·49	11·81					800	0·24	3·96
	600	0·49	9·74	600	.	.					1.200	0·24	8·82
	900	0·24	7·10	900	.	.					1.600	.	.
	1.200	0·24	6·03	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	.	.	geringer	0·49	40·17					mehr	.	.
Zusammen	.	0·97	22·87	.	0·98	51·98	0·98	25·15	0·98	87·22	.	0·48	12·78
Mailand-Camerlata	50	.	.	50	.	.	1·38	26·01	2·24	72·25	100	.	.
	100	0·17	4·38	100	.	.					200	.	.
	200	1·38	39·89	200	.	.					400	0·17	0·86
	300	0·51	22·37	300	.	.					800	1·38	17·34
	600	0·51	6·38	600	.	.					1.200	0·69	7·83
	900	.	.	900	.	.					1.600	.	.
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	0·17	0·97	geringer	.	.					mehr	0·17	1·72
Zusammen	.	2·74	73·99	.	.	.	1·38	26·01	2·24	72·25	.	2·41	27·75

Werden aus den Niveau-Verhältnissen die Widerstände ermittelt und durch Verhältnisszahlen ausgedrückt, so reihen sich in Vergleichung zu jener Verhältnisszahl, welche einer ganz horizontalen Bahn entspricht, die Gesammtbahnen, wie folgt:

südliche, Section I	mit	402·47	oder 2·01
östliche	„	340·99	„ 1·70
lombardisch-venezianische (Mailand-Camerlata)	„	329·42	„ 1·65
„ „ (Verona-Coccaglio)	„	323·02	„ 1·62
südliche, Section II	„	294·36	„ 1·47
nördliche	„	276·49	„ 1·38
lomb.-venezianische (Venedig-Mantua und Mestre-Treviso)	„	248·81	„ 1·24
südöstliche	„	242·49	„ 1·21
lombardisch-venezianische (Treviglio-Mailand)	„	240·04	„ 1·20
eine horizontal gedachte Bahn	„	200·00	„ 1·00

Werden auch die Krümmungen nach dem Verhältnisse ihrer Länge, und insbesondere jene mit den kleineren Radien, als auf die Beförderung der Züge am meisten Einfluss nehmend, näher in Betracht gezogen, so reihen sich unter Einbeziehung der

neuen Strecken die Bahnen nach dem abnehmenden Längenausmaasse der Krümmungen, wie folgt:

östliche	37·49	Percent	der Bahnlänge,
südliche, Section II	36·17	„	„ „
südliche, Section I	32·50	„	„ „
nördliche	30·10	„	„ „
lombardisch-venezianische (Mailand-Camerlata)	27·75	„	„ „
südöstliche	16·08	„	„ „
lomb.-venez. (Verona-Coccaglio)	15·59	„	„ „
„ „ (Treviglio-Mailand)	12·78	„	„ „
„ „ (Venedig-Mantua und Mestre-Treviso)	11·06	„	„ „

In dieser Verhältnissreihe ist, in Vergleichung zur vorhergehenden, die südliche Bahn, Section I, gegen die östliche zurückgetreten, und es steht ihr noch überdiess die südliche Bahn, Section II, voran, welche letztere hier überhaupt weit vorgerückt ist. Die Bahnstrecke Verona-Coccaglio ist dagegen weit zurückgetreten.

Nach der Abnahme des Ausmaasses der Krümmungen mit Radien von 800 Klaftern, und mit noch kleineren, reihen sich die Bahnen, wie folgt:

südliche, Section II	34·93	Percent	der Bahnlänge,
nördliche	27·00	„	„ „
südliche, Section I	18·97	„	„ „
lombardisch-venezianische (Mailand-Camerlata)	18·20	„	„ „
südöstliche	12·19	„	„ „
lomb.-venezianische (Verona-Coccaglio)	12·11	„	„ „
„ „ (Venedig-Mantua und Treviso)	8·82	„	„ „
östliche	4·88	„	„ „
lombardisch-venezianische (Treviglio-Mailand)	3·96	„	„ „

Ungeachtet der stattgehabten Verlängerung der Bahnen sind dennoch die Krümmungs-Radien auf der östlichen Bahn mit dem grössten Ausmaasse an Bogen so günstig geblieben, dass eben nur, wie im vorhergehenden Jahre, die lombardische Bahn von Treviglio bis Mailand ihr darin den Rang streitig macht. Dessgleichen behaupten auch die südliche Bahn, Section II, und die nördliche Bahn ihre Plätze, indem bei diesen der grösste Percent-Antheil an Krümmungen den minder günstigen Radien angehört.

In Bezug auf die Anzahl der Bahnstücke, in welche die einzelnen Bahnen durch abwechselndes Niveau und durch abwechselnde Richtungen getheilt werden, in welcher Beziehung eine grosse Verschiedenheit besteht, reihen die Bahnen sich in nachstehender Ordnung an einander, und zwar:

Auf [illegible]bezeichneten Bahnen und Bahnrichtungen	kommen vor												
	Niveau-Verhältnisse, u. z.								Richtungs-Verhältnisse, u. z.				
	Steigungen			Gefälle			horizontale Linien		gerade Linien		Krümmungen		
	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	im Verhältnisse bis zu 1:	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge	Zahl per Bahnmeile	in % der Bahnlänge	mit Radien bis zu Klaftern	Zahl pr. Bahnmeile	in % der Bahnlänge
Treviglio-Mailand	50	.	.	50	.	.	0·98	25·15	0·98	87·22	100	.	.
	100	.	.	100	.	.					200	.	.
	200	.	.	200	.	.					400	.	.
	300	.	.	300	0·49	11·81					800	0·24	2·96
	600	0·49	9·74	600	.	.					1.200	0·24	8·82
	900	0·24	7·10	900	.	.					1.600	.	.
	1.200	0·24	6·03	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	.	.	geringer	0·49	40·17					mehr	.	
Zusammen	.	0·97	22·87	.	0·98	51·98	0·98	25·15	0·98	87·22	.	0·48	12·78
Mailand-Camerlata	50	.	.	50	.	.	1·38	26·01	2·24	72·25	100	.	.
	100	0·17	4·38	100	.	.					200	.	.
	200	1·38	39·89	200	.	.					400	0·17	0·46
	300	0·51	22·37	300	.	.					800	1·38	17·24
	600	0·51	6·38	600	.	.					1.200	0·69	7·42
	900	.	.	900	.	.					1.600	.	.
	1.200	.	.	1.200	.	.					2.000	.	.
	geringer	0·17	0·97	geringer	.	.					mehr	0·17	1·72
Zusammen	.	2·74	73·99	.	.	.	1·38	26·01	2·24	72·25	.	2·41	27·75

Werden aus den Niveau-Verhältnissen die Widerstände ermittelt und durch Verhältnisszahlen ausgedrückt, so reihen sich in Vergleichung zu jener Verhältnisszahl, welche einer ganz horizontalen Bahn entspricht, die Gesammtbahnen, wie folgt:

südliche, Section I	mit	402·47	oder	2·01
östliche	„	340·99	„	1·70
lombardisch-venezianische (Mailand-Camerlata)	„	329·42	„	1·65
„ „ (Verona-Coccaglio)	„	323·02	„	1·62
südliche, Section II	„	294·36	„	1·47
nördliche	„	276·49	„	1·38
lomb.-venezianische (Venedig-Mantua und Mestre-Treviso)	„	248·81	„	1·24
südöstliche	„	242·49	„	1·21
lombardisch-venezianische (Treviglio-Mailand)	„	240·04	„	1·20
eine horizontal gedachte Bahn	„	200·00	„	1·00

Werden auch die Krümmungen nach dem Verhältnisse ihrer Länge, und insbesondere jene mit den kleineren Radien, als auf die Beförderung der Züge am meisten Einfluss nehmend, näher in Betracht gezogen, so reihen sich unter Einbeziehung der

durch Auswechslung der breitbasigen 15 bis 17 Pfund schweren Schienen gegen 21pfündige geschah auf folgenden Strecken:

Brüsau-Zwittau	8.300	Klaftern Länge,
Zwittau-Anschluss	3.950	„ „
Anschluss-Böhmisch-Trübau . . .	2.009	„ „
Prag-Bubenč	180	„ „
Zusammen .	14.439	Klaftern Länge.

Von diesen Strecken erhielten die beiden ersteren, in der Gesammtlänge von 12.250 Klaftern, eine 16 Zoll hohe Steinbettung. In den Strecken Lettowitz-Brüsau und Poděbrad-Kolin wurde zur Fortsetzung der Geleise-Umlegung in einer bedeutenden Ausdehnung der Erdkörper zur Aufnahme der Steinbettung hergerichtet, und auf der letztgenannten Strecke mit der Steinbettung selbst begonnen. Die hierzu erforderliche Erdbewegung betrug auf der ersteren 980, auf der letzteren Strecke 775 Cubik-Klafter.

In der nachstehenden Tabelle sind ferner die in den Stationen theils neu- theils wieder-hergestellten Nebengeleise verzeichnet.

Name der Station	Errichtete neue Nebengeleise mit			Ausgewechselte oder umgelegte alte Nebengeleise mittelst		
	hochkantigen Schienen	breitbasigen Schienen		hochkantiger gegen breitbasige von 15 bis 17 Pfd.	hochkantiger gegen breitbasige von 20 bis 21 Pfd.	breitbasiger 15 bis 17pfündiger gegen solche von 20 bis 21 Pfd.
		15 bis 17pfündige	20 bis 21pfündige			
	in Klaftern					
Brünn	.	60	.	.	.	.
Brüsau	.	.	80	.	.	.
Greifendorf	.	.	.	143	30	.
Olmütz	54	.	.	.	.	.
Hohenstadt	56	85	.	.	.	.
Budigsdorf	50	.	.	.	.	.
Triebitz	165	35	.	.	.	.
Böhmisch-Trübau . .	.	.	.	.	.	197
Wildenschwert . . .	.	.	98	.	26	.
Moravan	311	.	21	.	21	.
Pardubic	19	.	.	.	.	.
Elbe-Teinitz	156	.	.	.	.	.
Kolin	.	63	30	.	.	.
Auwal	120	.	54	.	20	.
Běchovic	.	.	40	.	40	.
Prag	178	.	26	.	.	.
Bodenbach	.	572	.	.	.	.
Zusammen .	1.109	815	349	143	137	197

Gänzlich abgetragen wurde ein todtes Geleise in der Station Abtsdorf, von 240 Klaftern Länge, bestehend aus breitbasigen Schienen zu 16¼ Pfund auf den Current-Fuss.

Wechsel. Die ganz neu hinzugekommenen Wechsel, so wie jene, welche an die Stelle der alten gelegt wurden, sind in der folgenden Tabelle verzeichnet:

Name der Station	Gelegt wurden					Beseitigt wurden			Dauer Vermehrung
	gewöhnliche Wechsel		Sicherheits-Wechsel		Zusammen	gewöhnliche Wechsel		Zusammen	
	2fache	3fache	2fache	3fache		3fache	4fache		
Brünn	.	.	5	.	5	3	1	4	1
Raitz	.	.	1	.	1	1	.	1	.
Brüsau	.	.	6	.	6	2	2	4	2
Greifendorf	.	.	2	.	2	2	.	2	.
Zwittau	.	.	1	.	1	.	.	.	1
Abtsdorf	.	.	1	.	1	.	.	.	1
Budigsdorf	2	.	.	.	2	.	.	.	2
Hohenstadt	.	.	1	.	1	.	.	.	1
Triebitz	.	.	2	.	2	.	1	1	1
Böhmisch-Trübau	.	.	2	1	3	2	.	2	1
Wildenschwert	.	.	2	.	2	2	.	2	.
Zamrsk	.	.	3	.	3	3	.	3	.
Moravan	.	.	1	.	1	.	1	1	.
Pardubic	.	.	3	.	3	3	.	3	.
Přelauč	.	.	1	.	1	1	.	1	.
Kolin	.	.	2	.	2	.	.	.	2
Auwal	.	.	4	.	4	2	.	2	2
Běchovic	.	.	2	.	2	.	1	1	1
Prag	.	.	16	.	16	14	.	14	2
Rostok	.	.	1	.	1	1	.	1	.
Bodenbach	.	1	8	.	9	.	.	.	9
Zusammen	2	1	64	1	68	36	6	42	26

Auf der südlichen Bahn, Section I, wurden zwischen

Neustadt und St. Egyden in einer Strecke von	3.701	Klaftern,
Neunkirchen-Ternitz „ „ „ „	510	„
Ternitz-Pottschach „ „ „ „	1.038	„
Pottschach-Gloggnitz „ „ „ „	1.832	„
Zusammen	7.081	Klaftern,

alte Flachschienen durch 20 bis 21pfündige breitbasige Schienen ausgewechselt. Mit 25 bis 26pfündigen Schienen wurden in den Stationen Gloggnitz und Mürzzuschlag, in ersterer 2.364 Klafter, in letzterer 2.191 Klafter Geleise hergestellt, und in Matzleinsdorf eine Verlängerung der beiden äussersten Ausweichgeleise in einer Ausdehnung von 434 Klaftern vorgenommen. An Sicherheitswechseln wurden zwischen Wien und Gloggnitz 5, auf den Stationsplätzen Gloggnitz und Mürzzuschlag zusammen 51 gelegt.

Auf der südlichen Bahn, Section II, wurden in sämmtlichen Stationen die Ausweichgeleise verlängert; ferner mehrere Nebengeleise, und in der Station Gradwein ein zweites neues Geleise hergestellt. Diese Erweiterung umfasst im Ganzen eine Länge von 7.892 Klaftern. Der alte hochkantige Oberbau zwischen Kranichsfeld und Pottschach wurde in einer Länge von 19.834 Klaftern durch Legung starker breitfüssiger Schienen umgestaltet. Durch die Vermehrung der Geleise sind 18 Sicherheitswechsel neu entstanden. 96 gewöhnliche 2fache Wechsel durch 3fache Sicherheitswechsel ersetzt, und in der Station Laubach 4 dreifache gewöhnliche Wechsel neu gelegt worden.

Auf der südöstlichen Bahn sind in den Stations-Plätzen zu Pressburg, Nagy-Körös und Kecskemét Neuherstellungen, in den Stationen Séllye, Tornócz, Tót-Megyer und Verócze Verlängerungen der bestandenen Geleise vorgenommen worden, welche Neuanlage sich im Ganzen auf 2.011 Current-Klaftern beläuft. Gleichzeitig wurde die alte Geleisanlage einer zweckmässigen Aenderung unterworfen.

In der Strecke Marchegg-Pressburg wurden sämmtliche hochkantige Schienen beseitigt, und theils durch altartige, theils durch neuartige breitbasige Schienen ersetzt. Das Ausmaass des mit neuartigen Schienen umgestalteten Oberbaues betrug 1.028 Current-Klafter. In den Bahnstrecken Pressburg-Weinern, Tót-Megyer-Neuhäusel, Neuhäusel-Szt-Miklós, Palota-Pest, Pest-Steinbruch, dann auf mehreren Brücken, so wie bei den Wechseln in einigen Stations-Plätzen, wurde der alte Oberbau durch Beseitigung der schwachen Schienen unter Anwendung breitbasiger 20 bis 21pfündiger, zusammen in einer Länge von 9.087 Klaftern, theilweise ausgewechselt. Bei der soeben erwähnten Vermehrung und Verlängerung der Geleise wurden 17 neuartige Sicherheitswechsel in Anwendung gebracht.

Auf der östlichen Bahn wurden in der Station Krakau, aus Anlass der Erweiterung der Magazins-Räumlichkeiten, die Zufahrtsgeleise um 162 Klafter verlängert, hierzu breitbasige 15 bis 17pfündige Schienen verwendet, und ein zweifacher gewöhnlicher Wechsel gelegt.

Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen wurden in den Stationen Montebello und Tavernelle Ausweichgeleise, dann in der Station Verona ein Manipulations-Geleise aus hochkantigen 12 bis 14pfündigen Schienen, in der Gesammtlänge von 852 Klaftern, hergestellt. Zwischen Verona Porta vescova und der Etschbrücke fand die Auswechslung hochkantiger 12 bis 14 Pfund schwerer Schienen gegen breitbasige 15 bis 17pfündige in einer Länge von 1.898 Current-Klaftern Statt. Ausserdem wurde die ungenügende Einschotterung der alten Strecke vervollständigt, und die fast durchgehends fehlenden Wasserabzugsgräben hergestellt. Die oben angeführte Erweiterung der Geleise hat die Anlage von 3 gewöhnlichen zweifachen und 2 Sicherheitswechseln zur Folge gehabt.

Auf der Strecke Mailand-Monza wurden in einer Länge von 1.580 Klaftern die den Schienenstühlen als Unterlage dienenden Steinwürfel beseitigt und durch hölzerne Querschwellen ersetzt.

Hochbauten.

a. Umfang der Bauanlagen.

Die anliegende Uebersicht III umfasst den diessjährigen Stand der Stationen, der auf denselben bestehenden Anstalten und der Wohnungen der Beamten und Diener. Die neu hinzugekommenen Bahnstücke, wenn auch schon in der Aufzählung sub *A* inbegriffen, sind sub *D* abgesondert ausgewiesen, und es muss nur noch bemerkt werden, dass die Stationen Katzelsdorf und Laxenburg zur Wien-Gloggnitzer Bahn, die Station Gloggnitz zur Semmeringer Gebirgsbahn und die Station Pressburg zur Strecke Pressburg-Szolnok-Szegedin gerechnet wurden.

nen zu Ende des Jahres 1854.

	Auf allen Stationen zusammen sind vorhanden			Auf der ganzen Bahn sind Wächterwohnungen vorhanden					Andere Wohnungen sind					
									vorhanden in Bahngebäuden				gemiethet anstatt Natural-Wohnungen	
	Auf- und Ablade-Rampen			Wächter-Häuser					für Beamte		für mindere Diener			
	gewöhnliche	grosse mit Perrons	grosse fixe Brückenwagen	doppelte	einfache	Signal-Häuser	gemeinschaftlich in Wächterhäusern oder anderen Gebäuden untergebracht	durch Quartier-Geld entschädigt	als Natural-Wohnung zugewiesen	gegen Bezahlung überlassen	als Natural-Wohnung zugewiesen	gegen Bezahlung überlassen	von Beamten	von minderen Dienern
0	25	5	7	11	422	161	121	.	101	66	94	15	.	15
2	9	2	4	55	63	16	66	32	60	.	45	.	82	18
5	9	2	9	39	216	56	88	14	60	34	67	12	7	56
6	36	.	6	75	236	102	58	.	74	37	71	15	2	27
	5	.	.	.	.	.	11	.	17	.	14	.	.	.
6	22	.	4	1	269	58	23	.	86	.	133	.	.	1
9	106	9	30	181	1206	393	367	46	398	137	424	42	91	117
9	25	5	7	11	411	151	120	.	101	66	94	15	.	15
2	9	2	4	55	63	16	66	32	60	.	45	.	82	18
5	9	2	9	39	216	56	88	14	60	34	67	12	7	56
5	33	.	6	72	220	98	56	.	67	36	64	15	2	26
	5	.	.	.	.	.	11	.	17	.	14	.	.	.
5	22	.	4	1	269	58	23	.	86	.	133	.	.	1
9	103	9	30	178	1179	379	364	46	391	136	417	42	91	116
	.	.	.	.	11	10	1	.	.	.	.	.	.	.
	3	.	.	3	16	4	2	.	7	1	7	.	.	1
	3	.	.	3	27	14	3	.	7	1	7	.	.	1
	3	2	1	1	50	.	35	32	37	.	14	.	82	17
	4	.	2	54	.	16	19	.	16	.	20	.	.	.
	2	.	1	.	13	.	12	.	7	.	11	.	.	1
	1	.	1	1	43	1	9	.	6	8	6	3	.	4
	5	.	1	1	80	.	1	.	21	.	62	.	.	.
	15	2	6	57	186	17	76	32	87	8	113	3	82	22

Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mäs-sige	Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mäs-sige	Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mäs-sige
	Meilen			Meilen			Meilen	
Der nördlichen Bahn.			Hohenstadt	0·79	1	Marz-Rohrbach	0·30	1/2
			Hochstein	1·00	2	Schadendorf	0·81	1/2
Brünn			Budigsdorf	1·19		Agendorf	0·29	1/2
Adamsthal	2·04	2	Landskron	0·44	1/2	Oedenburg	0·57	1/2
Blansko	0·99	1	Triebitz	1·83	2			
Raitz	0·88	1	Böhm.-Trübau	0·92	1	Section II.		
Skalitz	1·15	1				Mürzzuschlag		
Lettowitz	1·24	1	**Der südlichen Bahn,**			Langenwang	0·91	1
Brüsau	1·26	1	Section I.			Krieglach	0·64	1/2
Greifendorf	1·29	1 1/2				Kindberg	1·53	1 1/2
Zwittau	0·85	1	Wien			St. Marein	0·87	1
Lotschnau	0·40	1	Matzleinsdorf	0·20	1/2	Kapfenberg	0·92	1
Abtsdorf	0·46		Meidling	0·25		Bruck	0·54	1/2
Böhm.-Trübau	1·33	1 1/2	Hetzendorf	0·24	1/2	Pernegg	1·29	1 1/2
Wildenschwert	1·21	1	Atzgersdorf	0·38	1/2	Mixnitz	0·45	1/2
Brandeis	1·45	1 1/2	Liesing	0·20	1/2	Frohnleiten	1·65	1 1/2
Chotzen	0·65	1/2	Berchtoldsdorf	0·16	1/2	Peggau	0·98	1
Zamrsk	1·12	1	Brunn	0·29	1/2	Stübing	0·50	1/2
Uhersko	0·89	1	Mödling	0·29	1/2	Gradwein	0·74	1/2
Moravan	0·69	1	Guntramsdorf	0·54	1/2	Judendorf	0·29	1/2
Pardubic	1·77	2	Gumpoldskirchen	0·20	1/2	Gratz	1·15	1
Přelauč	1·85	2	Pfaffstätten	0·42	1/2	Kalsdorf	1·69	1 1/2
Kladrub	1·30	1 1/2	Baden	0·25	1/2	Wildon	1·42	1 1/2
Elbe-Teinitz	1·00	1	Vöslau	0·57	1/2	Lebring	0·46	1/2
Kolin	1·47	1	Kottingbrunn	0·28	1/2	Leibnitz	1·10	1
Poděbrad	2·03	2	Leobersdorf	0·20	1/2	Ehrenhausen	0·95	1
Böhm.-Brod	1·83	2	Solenau	0·59	1/2	Spielfeld	0·53	1/2
Auwal	1·37	1 1/2	Felixdorf	0·17	1/2	Pössnitz	1·62	1 1/2
Běchovic	1·26	1	Theresienfeld	0·39	1/2	Marburg	0·83	1
Prag	1·71	2	Neustadt	0·73	1	Kranichsfeld	1·61	1 1/2
Bubenč	0·72	1/2	St. Egyden	1·16	1	Pragerhof	0·86	1
Rostok	0·89	1	Neunkirchen	0·74	1	Pöltschach	1·84	2
Libšic	1·20	1	Ternitz	0·57	1/2	Ponigl	2·09	2
Kralup	0·92	1	Pottschach	0·40	1/2	St. Georgen	1·02	1
Weltrus	0·62	1/2	Gloggnitz	0·66	1/2	Cilli	1·41	1 1/2
Ober-Beřkovic	1·21	1 1/2	Schlögelmühle	0·40	1 1/2	Markt Tüffer	1·36	1 1/2
Unter-Beřkovic	0·84	1	Payerbach	0·53		Bad Tüffer	0·91	1
Wegstädtl	1·23	1 1/2	Eichberg	0·82	1	Steinbrück	1·00	1
Raudnitz	1·20	1	Klamm	0·54	1	Hrastnik	1·02	1
Theresienstadt	1·55	1 1/2	Breitenstein	0·70	1	Trifail	0·64	1/2
Lobositz	0·92	1	Semmering	0·76	1	Sagor	0·59	1/2
Zalesl	1·60	1 1/2	Steinhaus	0·40	1 1/2	Sava	1·15	1
Aussig	1·23	1	Spital	0·54		Littai	0·90	1
Nestersitz	1·19	1	Mürzzuschlag	0·81	1	Kresnic	0·96	1
Bodenbach	1·80	2				Laase	1·19	1
			Mödling			Salloch	0·90	1
Niedergrund	1·29	.	Laxenburg	0·61	1/2	Laibach	1·07	1
Sächs. Gränze	0·18	.						
			Neustadt					
Olmütz			Katzelsdorf	0·47	1/2	**Der südöstlichen Bahn.**		
Stefanau	1·21	1	Neudörfl	0·30	1/2	Marchegg		
Littau	1·48	1 1/2	Sauerbrunn	0·40	1/2	Neudorf	0·77	1/2
Müglitz	1·68	1 1/2	Wiesen-Siglez	0·56	1/2	Pressburg	1·69	2
Lukavec	0·75	1/2	Mattersdorf	0·53	1/2			

Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mässige	Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mässige	Stationen	Entfernung wirkliche	Entfernung tarif-mässige
	Meilen			Meilen			Meilen	
Weinern	1·32	1½	Szatymáz	2·00	2	Villafranca	0·92	1
Lanschütz	0·89	1	Szegedin	1·65	1½	Mozzecane	0·68	½
Wartberg	1·08	1				Roverbella	0·84	1
Diószeg	2·22	2	**Der östlichen Bahn.**			Mantua	0·98	1
Galantha	0·91	1						
Séllye	1·56	1½	Krakau			Mestre		
Tornócz	0·53	½	Zabierzów	1·75	2	Mogliano	1·22	1
Tardosked	1·43	1½	Krzeszowice	1·63	1½	Preganziolo	0·57	½
Tót-Megyer	0·64	½	Trzebinia	1·76	2	Treviso	0·90	1
Neuhäusel	1·26	1½	Ciężkowice	1·45	1½			
Szt. Miklós	1·72	1½	Szczakowa	0·65	½	Verona Porta nuova		
Köbölkút	2·27	2½	Preuss. Gränze	1·41	1½	Sommacampagna	0·49	½
Gran-Nána	1·77	2	Myslowice	0·23	.	Castelnuovo	0·98	1
Szobb	1·85	2				Peschiera	0·62	½
Gr. Maros	1·53	1½	Szczakowa			Pozzolengo	1·06	1
Verőcze	1·20	1	Russ. Gränze	0·25	½	Desenzano	0·79	1
Waitzen	1·20	1	Granica	0·05	.	Lonato	0·57	½
Dunakesz	2·39	2½				S. Marco	0·84	1
Palota	0·93	1	**Der lomb.-venezianischen Bahnen.**			Rezzato	1·12	1
Pest	1·08	1				Brescia	1·12	1
Steinbruch	1·05	1				Ospitaletto	1·47	1½
Vecsés	1·76	2	Venedig			Coccaglio	1·04	1
Üllő	1·01	1	Mestre	1·11	1			
Monor	1·11	1	Marano	1·18	1	Treviglio		
Pilis	1·40	1½	Dolo	0·49	½	Cassano	0·85	1
Alberti-Irsa	0·92	1	Ponte di Brenta	1·33	1½	Melzo	0·98	1
Czegléd	2·26	2½	Padua	0·73	½	Limito	0·96	1
Abony	2·12	2	Pojana	1·95	2	Mailand Porta Tosa	1·28	1
Szolnok	1·69	1½	Vicenza	2·04	2			
			Tavernelle	1·00	1	Mailand Porta nuova		
Czegléd			Montebello	1·13	1	Sesto	0·89	1
Nagy-Körös	2·28	2½	Lonigo	0·74	½	Monza	0·77	½
Kecskemét	1·94	2	S. Bonifacio	0·74	½	Desio	0·84	1
Puszta Páka	1·64	1½	Caldiero	1·11	1	Seregno	0·41	½
Felegyháza	1·69	1½	S. Martino	0·84	1	Camnago	0·80	1
			Verona Porta vesc.	0·80	1	Cucciago	1·36	1½
Péteri	2·00	2	Verona Porta nuova	0·39	1½	Camerlata	0·74	½
Kis-Telek	2·00	2	Dossobuono	0·96				

In dieser Tabelle sind sowohl alle für den Verkehr bestimmten Stationen, als auch, mit Ausnahme des als Hilfs-Wasserstation benützten Wächterhauses zwischen Steinbruch und Vecsés auf der südöstlichen Staatsbahn und der Dąbrowaer Ausweiche auf der östlichen Staatsbahn zwischen Szczakowa und der preussischen Gränze, alle für Manipulations- oder sonstige Zwecke bestimmten Stationen aufgenommen.

Die ausschliesslich für den Verkehr bestimmten 226 Stations-Plätze theilen die Bahn in 219 Bahnstücke, und für alle Bahnen zusammen ergibt sich daher eine durchschnittliche Entfernung der Stationen mit 1·05 Meilen. Die grösste wirkliche Entfernung zweier für den Verkehr bestimmten Stationen kömmt auf der südöstlichen Staatsbahn zwischen Felegyháza und Kis-Telek vor, und beträgt 4·00 Meilen.

Auf den einzelnen Bahnen bestehen in Bezug auf die Entfernung der einzelnen Stationen von einander, folgende Verhältnisse:

Benennung der Bahnen	Zahl der Stationen	Zahl der Bahnstücke	Durchschnittl. Entfernung	Grösste Entfernung			
Nördliche	52	51	1·24 Meilen	Zwischen	Hohenstadt und Budigsdorf	mit 2·19	Meilen
Südliche, I. Section	41	40	0·50 „		Neustadt und St. Egyden	„ 1·16	„
Südliche, II. Section	40	40	1·04 „		Pragerhof und Pöltschach	„ 2·09	„
Südöstliche	37	36	1·56 „		Felegyháza und Kis-Telek	„ 4·00	„
Oestliche	8	7	1·27 „		Trzebinia und Krzeszowice	„ 1·76	„
Lombard.-venezian.	48	45	0·97 „		Pojana und Vicenza	„ 2·04	„

Von den 226 für den Verkehr bestimmten Stationen sind nur 41 bloss für den Personenverkehr, die übrigen 185 jedoch für den Personen- und Frachten-Verkehr bestimmt, somit ergibt sich eine durchschnittliche Entfernung der Personenaufnahms-Stationen von 1·05 Meilen und der Frachtenaufnahms-Stationen von 1·28 Meilen.

Mit Bezug auf die Entfernungen der einzelnen Stationen unter einander ergeben sich folgende Verhältnisse:

Benennung der Bahnen	Für Personenaufnahme		Für Frachtenaufnahme	
	Zahl	Entfernung	Zahl	Entfernung
Nördliche	52	1·22	43	1·48
Südliche, I. Section	41	0·49	36	0·56
Südliche, II. Section	40	1·04	40	1·04
Südöstliche	37	1·59	33	1·79
Oestliche	8	1·11	6	1·48
Lombardisch-venezianische . .	48	0·91	27	1·62

Auf der südlichen Staatsbahn, I. Section, ist die Entfernung der Frachten-Verkehrs-Stationen unter einander am geringsten, weil auf dieser Staatsbahn, bei einer im Verhältnisse zur Bahnlänge sehr bedeutenden Anzahl Stationen, nur 5 ausschliesslich für die Personenaufnahme bestimmt sind. Auf der südöstlichen Staatsbahn ist die Entfernung der Frachtenaufnahms-Stationen unter einander am grössten, was in der grossen Entfernung der Stationen überhaupt seinen Grund hat.

Auf einer grossen Anzahl von Stationen bestehen Postämter und Post-Expeditionen, dann Telegraphen-Aemter und Bureaux, deren Dienst theils von Angestellten der Bahn, theils von eigens aufgestellten Post- und Telegraphen-Beamten versehen wird.

Auf der nördlichen Staatsbahn besitzen 11 Stationen eigene k. k. Post-Aemter, für Briefe und Sendungen eingerichtet und mit einer Fahrpost für Reisende verbunden. Auf 16 Stationen besorgen die Bahnbeamten sowohl den Dienst für Briefe als Sendungen, und auf 12 Stationen den Briefdienst allein. Briefpakete ohne weitere Detail-Manipulation werden übernommen und abgegeben auf 14 Stationen.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, wird in 8 Stationen der Post- und Bahndienst zugleich von Angestellten der Bahn besorgt; in 4 derselben besorgen sie nur die Briefe, in den übrigen jedoch Briefe und Sendungen. In 2 Stationen versehen den Postdienst eigene Beamte der Postanstalt, in 3 Stationen besteht eine regelmässige Fahrpost für Reisende.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, bestehen in 9 Stationen k. k. Postämter für Aufgabe der Briefe und Sendungen, und mit 5 derselben ist auch die Fahrpost verbunden; Bahnangestellte besorgen hier den Dienst für Briefe und Sendungen auf 16 Stationen.

Auf der südöstlichen Bahn bestehen in 5 Stationen k. k. Postämter, und zwar: 1 für Briefe, Sendungen und die Fahrpost, 1 für Briefe und Sendungen, und 3 ausschliesslich nur für Briefe. Mit Einschluss von 2 Stationen der neu-eröffneten Strecke Felegyháza-Szegedin, in welchen Bahnbedienstete die Manipulation für Briefe besorgen, versahen im Jahre 1854 auf 7 Stationen die Bahnbeamten den Briefdienst allein, auf 23 Stationen aber besorgten sie Briefe und Sendungen.

Auf der östlichen Bahn bestehen in 2 Stationen k. k. Postämter für Briefe und Sendungen, und von diesen eines auch für die Fahrpost; ferner besorgen die Bahnbeamten auf einer Station den Dienst für Briefe und Sendungen, auf einer anderen nur für Briefe.

Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen bestehen 27 theils k. k. Postämter, theils Agentien der Postanstalt für Briefe und Sendungen, und von 3 Stationen geht auch die Fahrpost für Reisende ab. Bahnbeamte besorgen den Briefdienst auf 3 Stationen.

Die gegen das Jahr 1853 in dieser Richtung sich ergebenden Aenderungen haben darin ihren Grund, weil in einer Station der neuhinzugekommenen Bahnstrecke Verona-Coccaglio eine regelmässige Fahrpost für Reisende errichtet worden ist.

Telegraphen-Stationen bestehen:

Auf der nördlichen 47 Stationen. In 5 dieser Stationen bestehen, nebst den Betriebs-Telegraphen-Bureaux, abgesonderte Staats-Telegraphen-Aemter. In Bodenbach besteht nebstdem ein eigenes Telegraphen-Bureau für den sächsischen Bahnbetriebs-Dienst. Sonach ergibt sich gegen den vorjährigen Stand der Zuwachs eines Betriebs-Telegraphen-Amtes.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, 13 Telegraphen-Stationen. Auf einer derselben besorgt das k. k. Staats-Telegraphen-Amt auch die Betriebs-Depeschen. Die Strecke von Neustadt nach Oedenburg besass im Jahre 1854 noch keinen elektrischen Telegraphen, welcher inzwischen eingerichtet worden ist.

Auf der südlichen Bahn, Section II, 29; mithin wegen Abtretung der Station Mürzzuschlag an die südliche Staatsbahn, Section I, gegen das vorhergehende

Jahr um 1 Telegraphen-Station weniger. Auf 3 dieser Stationen bestehen k. k. Staats-Telegraphen-Aemter, von welchen jedoch in dem Jahre 1854 der Betriebs-Telegraphen-Dienst nicht besorgt ward.

Auf der südöstlichen Bahn bestehen 36 Telegraphen-Stationen, mithin um 7 mehr als im vorigen Jahre; diess kömmt daher, weil auf der neu hinzugekommenen Strecke Felegyháza-Szegedin 2, und auf der schon früher in Betrieb gesetzten Strecke 5 Telegraphen-Aemter neu errichtet worden sind. Auf einer Station besteht, nebst dem Betriebs-Telegraphen-Bureau, auch ein k. k. Staats-Telegraphen-Amt.

Auf der östlichen Bahn 4 Stationen. In einer dieser Stationen besteht nebst dem Betriebs-Telegraphen auch ein Staats-Telegraphen-Amt.

Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen 18; mithin um 12 Telegraphen-Stationen mehr als im Jahre zuvor, wovon 4 auf die neu eröffnete Strecke Verona-Coccaglio entfallen. Der Betriebs-Telegraphen-Dienst wird hier ausschliesslich von Bahnbeamten versehen.

Locomotive werden, den Verkehr der Züge sämmtlicher Bahnen zusammengenommen, auf 37 Stationen in Bereitschaft gehalten. Auf 3 derselben stehen sowohl eigene als fremde Locomotive, und sie sind daher doppelt in Rechnung gebracht. Diese Stationen sind: Bodenbach auf der nördlichen, Mürzzuschlag auf der südlichen und Pressburg auf der südöstlichen Staatsbahn.

Bei Schnellzügen findet auf 10, bei gewöhnlichen Personenzügen auf 13, und bei Lastzügen auf 12 Stationen ein Wechsel der Locomotive Statt.

Im Durchschnitte aller Bahnen theilen die Stationen, auf welchen eigene und fremde Locomotive für den Verkehrsdienst überhaupt aufgestellt sind, die Bahnen in 35 Theile, und wenn auf allen Bereitschafts-Stationen und bei allen Zügen die Locomotive gewechselt würden, so hätten sie im Durchschnitte einen Weg von 6·97 Meilen ohne Wechsel zurückzulegen. Der grösste Weg, welchen Locomotive ohne Wechsel zurücklegen, kömmt, wie im Jahre 1853, auf der südöstlichen Bahn zwischen Pressburg und Pest vor. Die Bahnen, einzeln betrachtet, ergeben folgende Verhältnisse:

Auf nachbenannten Stationen	bestehen							
	Stationirungen von Locomotiven				Strecken		die grössten wirkl. Längen,	
	für d. Verkehr überhaupt	zum Wechseln bei den			in welche die Bahn durch die Locomotiv-Stationirungen getheilt wird	mit d. durchschn. Länge in Meilen	auf welchen die Locomotive ohne zu wechseln zu verkehren haben,	in Meilen
		Schnellzügen	gewöhnl. Personenzügen	Frachtzügen				
	in der Zahl							
Nördliche . . .	8	4	4	4	7	9·07	Prag-Bodenbach	17·12
Südliche, I. Sect.	8	1	1	1	8	2·52	Wien-Gloggnitz	9·87
Südliche, II. Sect.	5	3	3	3	4	10·33	Mürzzuschlag-Gratz	12·46
Südöstliche . . .	7	2	3	3	6	9·85	Pressburg-Pest	27·78
Oestliche	1	.	.	.	1	8·88	Krakau-Myslowice	8·88
Lombard.-venez. .	8	.	2	1	8	5·47	Venedig-Verona	15·19

Auf der nördlichen Bahn befinden sich die Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Brünn, Olmütz, Trübau, Pardubic, Prag, Aussig und Bodenbach. In der letzteren Station stehen, wie bereits im Eingange erwähnt wurde, sowohl eigene als sächsische Locomotive. Die Wechsel-Stationen aller Gattungen von Zügen befinden sich in Trübau, Pardubic, Prag und Bodenbach.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, sind Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Wien, Mödling, Baden, Neustadt, Oedenburg, Payerbach, Gloggnitz und Mürzzuschlag. In Gloggnitz wechseln alle Züge.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, sind Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Mürzzuschlag, Gratz, Marburg, Cilli und Laibach. Mürzzuschlag gehört zwar nicht zu dieser Staatsbahn; da jedoch in dieser Station für die südliche Staatsbahn, Section II, in einem eigenen Heizhause ihr gehörige Maschinen aufgestellt sind, so wird sie auch hier in Rechnung gebracht. In Gratz, Marburg und Cilli wechseln alle Züge.

Auf der südöstlichen Staatsbahn sind Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Pressburg, Neuhäusel, Pest, Czegléd, Szolnok und Szegedin, welche letztere Station an die Stelle der im vorigen Jahre noch bestandenen Station Felegyháza getreten ist. In Pressburg stehen sowohl eigene als auch Locomotive der ausschl. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Wechsel-Stationen für die Schnell- und Separat-Personenzüge sind in Pressburg und Pest, und für alle übrigen Züge überdiess in Neuhäusel.

Auf der östlichen Staatsbahn stehen nur in Krakau Locomotive in Bereitschaft. Es gibt hier keine eigentliche Wechsel-Station, denn den Dienst auf dem Bahnflügel von Szczakowa bis zur russischen Gränze besorgt die in Szczakowa aufgestellte Hilfslocomotive.

Auf den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen sind Locomotiv-Bereitschafts-Stationen in Venedig, Vicenza, Verona, Treviso, Mailand Porta Tosa, Mailand Porta nuova, und auf der neu eröffneten Strecke in Brescia und Coccaglio. Vicenza, im vorigen Jahre noch Wechsel-Station, wurde in diesem Jahre als solche aufgelassen, und Verona für alle Züge als Wechsel-Station bestimmt. Um die auf diesen Bahnen sich noch vorfindenden älteren und kleineren Maschinen entsprechend verwenden zu können, sind einige derselben in Brescia stationirt und werden zur Beförderung der Personenzüge zwischen Brescia und Coccaglio verwendet; auch Brescia ist daher zu den Wechsel-Stationen zu rechnen.

Wie schon im vorhergehenden Jahre, kömmt auch im laufenden Jahre noch zu bemerken, dass auf der nördlichen Bahn in der Station Aussig zwar ebenfalls Locomotive in Bereitschaft gehalten werden, diese aber lediglich für Separat-Kohlenzüge in Verwendung kommen.

Die in Bodenbach in Bereitschaft gehaltenen sächsischen Locomotive versehen den hier nicht berücksichtigten Dienst auch von der sächsischen Gränze bis Dresden, welcher Umstand auf den berechneten Durchschnitt der Länge der von den Locomotiven zurückgelegten Strecken vermindernden Einfluss übt.

Auf der südöstlichen Bahn besteht bei den Zügen, welche auch in Neuhäusel ihre Locomotive wechseln, für diese die längste Strecke zwischen Neuhäusel und Pest mit 15·94 Meilen. Die in Pressburg in Bereitschaft gehaltenen Locomotive der privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn versehen, nach wie vor, auch den hier nicht berücksichtigten Dienst von Marchegg bis Wien, welcher Umstand ebenfalls auf die durchschnittliche Länge der Locomotiv-Strecken vermindernden Einfluss übt.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn fällt abermals die durchschnittliche Länge der Locomotiv-Strecken desshalb so gering aus, weil auf jeder der kurzen Bahnstrecken Venedig-Treviso, mit 3·80 Meilen, Mailand-Treviglio, mit 4·07 Meilen, dann Mailand-Camerlata, mit 5·81 Meilen, eigene Locomotive verwendet werden müssen.

Auf allen Bahnen zusammen sind auf 12 Stationen Locomotive wegen örtlicher Steigungen und anderweitiger Hilfeleistungen stationirt.

Auf der nördlichen Bahn

in Brüsau wegen der örtlichen Steigung gegen Trübau,
„ Landskron „ „ „ „ „ Triebitz,
„ Zamrsk „ „ „ „ „ Trübau,
„ B. Brod „ „ „ „ „ Prag.

Auf der südlichen Bahn, Section I,

in Semmering, wegen des Transportes des zur Vollendung des Semmeringer Haupttunnels damals noch nothwendig gewesenen Materials. Dass auf den beiden Abhängen des Semmering, wo die örtliche Steigung weitaus am grössten ist, keine Hilfs-Locomotive verwendet werden, beruht auf dem Umstande, dass die Engerth'schen Berg-Locomotive eine hinreichend starke Zugkraft ausüben, um die Wagenzüge über jene Steigungen zu befördern.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II,

in Bruck wegen der örtlichen Steigung gegen Mürzzuschlag,
„ Spielfeld „ „ „ „ „ Marburg,
„ Pöltschach „ „ „ „ „ Cilli,
„ Steinbrück wegen der Hilfeleistungen bei der Beförderung der von der Save auf die Bahn gelangenden und gegen Laibach zu befördernden Frachten.

Auf der südöstlichen Bahn

in Weinern, wegen der örtlichen Steigung gegen Pressburg.

Auf der östlichen Bahn

in Szczakowa, wegen Aushilfe bei Beförderung der Züge behufs des Anschlusses an die Warschauer Bahn.

Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen

in Desenzano, zu Hilfeleistungen wegen der grossen Entfernung zwischen Verona und Brescia.

In Vergleichung zum Vorjahre hat daher ein Zuwachs von Stationen, auf welchen Locomotive in Bereitschaft gehalten werden, stattgefunden, und zwar durch die Stationen Semmering und Desenzano.

Anstalten, welche auf einzelnen Stationen bestehen.

Auf allen Bahnen zusammen gibt es 53
Werkstätten, wovon jedoch 18
gar nicht oder nur theilweise benützt werden.

Die Staatsbahnen besitzen daher nur 35
Werkstätten, in welchen gegenwärtig fortwährend gearbeitet wird.

Auf je eine Werkstätte entfallen im Durchschnitte von allen Bahnen, und zwar auf eine von allen 4·47, und auf eine von den benützten 6·77 Meilen Bahnlänge.

Bei einzelnen Bahnen bestand im Jahre 1854 folgendes Verhältniss:

auf der	nördlichen	auf eine von allen	4·53	Meilen,	auf eine von den benützten	7·93	Meilen.
„ „	südlichen, S. I	„ „ „ „	2·52	„	„ „ „ „ „ „	2·52	„
„ „	südlichen, S. II	„ „ „ „	3·77	„	„ „ „ „ „ „	6·92	„
„ „	südöstlichen	„ „ „ „	4·92	„	„ „ „ „ „ „	7·39	„
„ „	östlichen	„ „ „ „	2·96	„	„ „ „ „ „ „	8·90	„
„ „	lomb.-venez.	„ „ „ „	8·75	„	„ „ „ „ „ „	10·93	„

Wie im Jahre 1853, wurde eine in Bodenbach bestehende, der sächsischen Regierung als Eigenthum zugehörige Werkstätte hier nicht, wohl aber die in Pressburg bestehende zweite Werkstätte, welche der ausschl. privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zur zeitlichen Benützung zugewiesen ist, eingerechnet. Obwohl daher die Station Pressburg zur Strecke Pressburg-Szegedin gezählt wurde, erscheint die eine in Pressburg befindliche den Zwecken der Marchegg-Pressburger Strecke gewidmete Werkstätte in den Daten dieser Strecke schon in der Uebersicht III sub lit. *C* aufgeführt.

Der so eben angestellten Vergleichung zu Folge besitzen daher die südliche Staatsbahn, Section I, die grösste, und die lombardisch-venezianische die kleinste Anzahl von Werkstätten, sowohl überhaupt, als von den in Benützung stehenden Werkstätten. Dessen ungeachtet macht sich auf der südlichen Staatsbahn, Section I, das Bedürfniss der Herstellung einer Hauptwerkstätte fühlbar, da eine solche durch eine grosse Zahl von kleinen zu sehr zerstreuten Werkstätten nicht ersetzt werden kann. Das Bestehen so vieler kleiner und der Mangel an einer Hauptwerkstätte hat darin seinen Grund, weil die grösseren Reparaturen der Fahrbetriebs-Mittel schon unter der bestandenen Gesellschaft in der Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft vorgenommen wurden, während andererseits die Einrichtung regelmässiger Personenzüge von Wien nach Mödling, Laxenburg, Baden, Neustadt, Gloggnitz und Payerbach die Errichtung kleinerer Filial-Werkstätten in eben diesen Stationen nothwendig gemacht hat.

Der Umstand, dass, wie bereits oben erwähnt, auf der nördlichen und südlichen Staatsbahn, Section II, in mehreren Stationen Locomotive zu Hilfszwecken aufgestellt sind, nimmt ebenfalls auf die Zahl der Werkstätten, im Verhältnisse zur Bahnlänge, einen vermehrenden Einfluss.

Unter Anwendung des schon im Verwaltungs-Berichte für das vorhergehende Jahr Seite 62 aufgestellten Maassstabes gestaltet sich unter Weglassung der Werkstätte zu Bodenbach der Stand der sämmtlichen Werkstätten im Jahre 1854, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	bestehen Werk-					
	Hauptwerkstätten			grosse Filial-Werkstätten		
	in den Stationen	mit der Zahl von		in den Stationen	mit der Zahl von	
		Arbeitern	zugewiesenen Locomotiven		Arbeitern	zugewiesenen Locomotiven
Nördliche . . .	Prag	500	55	Böhm.-Trübau . .	125	43
Südliche, Sect. I .	. . . . .	. . .	. .	Mürzzuschlag . .	291	23
Südliche, Sect. II .	Gratz	652	39	Laibach	310	28
Südöstliche . . .	Pest	839	59	. . . . .	. . .	. .
Oestliche	. . . . .	. . .	. .	. . . . .	. . .	. .
Lomb.-venez. . .	Verona	500	60	Mailand Porta Tosa	64	10

Die Werkstättenräume in Pressburg, welche von der ausschliesslich privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn benützt werden, sind dieser Bahnanstalt zeitweilig zugewiesen, und werden von derselben mit Maschinen und Arbeitern versehen, welche in dem vorstehenden Ausweise daher auch nicht aufgenommen erscheinen.

Die Tabelle erhielt dadurch mehrere Modificationen, dass die südliche Staatsbahn, Section I, in die Darstellung aufgenommen, dass ferner auf der südlichen Staatsbahn, Section II, die Mürzzuschlager Werkstätte, welche gegenwärtig den Rang einer grossen Filial-Werkstätte einnimmt, an die südliche Staatsbahn, Section I, abgetreten; sowie dadurch, dass die auf der Südbahn, Section II, bestandenen Werkstätten in Spielfeld und Pöltschach aufgelöst wurden; und endlich dadurch, dass dasselbe mit der Werkstätte Felegyháza auf der südöstlichen Staatsbahn geschah, dafür aber die Werkstätte Szegedin auf der neueröffneten Bahnstrecke Felegyháza-

stätten, und zwar:

mittlere Filial-Werkstätten			kleine Filial-Werkstätten		
in den Stationen	mit der Zahl von		in den Stationen	mit der Zahl von	
	Arbeitern	zugewiesenen Locomotiven		Arbeitern	zugewiesenen Locomotiven
Pardubic	84	20	Brünn	80	6
			Brüsau	3	1
			Olmütz	6	2
			Zamrsk	7	1
			Bodenbach	50	3
			Wien	150	33
			Mödling	10	4
			Baden	10	4
. . .	. . .	. . .	Neustadt	76	7
			Oedenburg	28	4
			Gloggnitz	153	11
			Payerbach	10	2
Marburg	152	8	Bruck	16	4
Cilli	113	18	Steinbrück	8	2
			Pressburg (Nordbahn)	.	.
			Pressburg (Staatsbahn)	90	10
Neuhäusel	140	19	Gran	10	3
Szegedin	40	13	Czegléd	46	8
			Szolnok	54	12
Krakau	48	8	. . .	.	.
Mailand Porta nuova	89	11	Mestre	26	.

Szegedin errichtet wurde. Die im vorigen Jahre unbenützt gewesene Werkstätte Gran tritt in diesem Jahre wieder in die Zahl der benützten.

Auf der neu hinzugekommenen Strecke der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, Verona-Coccaglio, wurden keine Werkstätten errichtet. Ganz kleine Reparaturen werden auf dieser Strecke in dem Heizhause zu Brescia, grössere in der Werkstätte zu Verona vorgenommen.

Zwischen der Zahl der den verschiedenen Werkstätten zugewiesenen Locomotive und der Zahl der Arbeiter findet deshalb kein proportionales Verhältniss Statt, weil einzelne Werkstätten, nebst den Locomotiv-Reparaturen, mehr oder weniger mit Wagen-Reparaturen, zum Theile auch mit der Herstellung und Reparatur verschiedener Einrichtungsgegenstände, dann mit verschiedenen Leistungen für die Bau-Erhaltung beschäftiget sind. So z. B. sind der Werkstätte in Mestre lediglich Wagen-Reparaturen zugewiesen.

Mit eigentlichen Hilfs- oder Arbeits-Maschinen sind die kleinen Filial-Werkstätten nur sparsam ausgerüstet; daher in der nachfolgenden Zusammenstellung auch nur die Haupt-, dann die grossen und mittleren Filial-Werkstätten aufgenommen worden sind.

Hilfsmaschinen nach folgenden Gattungen	sind vorhanden in den Werkstätten nachbenannter Bahnen															
	nördliche			südl. I. S.	südliche, II. Sect.				südöstliche			östliche	lombardisch-venezianische			Auf allen Bahnen zusammen
	Hauptwerkstätte Prag	g. Filialwerkstätte Trübau	m. Filialwerkstätte Pardubic	g. Filialwerkstätte Mürzzuschlag	Hauptwerkstätte Grätz	g. Filialwerkstätte Laibach	m. Filialwerkstätte Marburg	m. Filialwerkstätte Cilli	Hauptwerkstätte Pest	m. Filialwerkstätte Neuhäusel	m. Filialwerkstätte Szegedin	m. Filialwerkstätte Krakau	Hauptwerkstätte Verona	g. Filialwerkstätte Mailand P. T.	m. Filialwerkstätte Mailand P. R.	
	in der Zahl															
Dampfmaschinen bis zu 6 Pferdekräften	.	1	1	1	.	.	1	1	.	1	1	.	.	1	.	8
„ 12 „	.	.	.	.	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3
„ 18 „	1	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	.	.	5
Dampfhämmer	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	3
Drehbänke	22	7	6	11	20	8	3	4	23	8	.	2	20	6	4	144
Egalisirbänke	1	1	1	2	2	1	.	.	3	1	.	.	4	.	.	16
Hobelmaschinen . . .	5	2	1	3	3	.	.	1	4	1	.	3	6	4	1	34
Bohrmaschinen	32	13	5	6	5	3	1	2	7	2	16	3	5	2	2	104
Mutter-Fraismaschinen	1	1	.	.	1	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	5
Nuthen-Fraismaschinen	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	3
Schrauben-Schneidemaschinen	2	1	.	1	1	1	.	.	2	.	.	.	2	.	.	10
Schraubenbolzen-Streckmaschinen	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Nuthen-Stossmaschinen	1	.	.	2	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	7
Lochmaschinen s. Blechscheeren, grosse . .	1	.	.	1	1	2	.	1	1	.	.	1	1	.	.	9
Hand Lochmaschinen mit Blechscheeren	1	3	1	1	1	1	.	1	.	.	.	1	.	.	.	10
Federwickelmaschinen .	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	2
Röhrenzugmaschinen .	1	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	.	.	4
Räderaufpressmaschinen	1	1	1	1	1	1	.	1	1	.	.	1	2	.	.	11
Circular-Sägen	2	1	.	1	1	1	1	.	1	.	.	.	3	.	.	11
Farbenreibmaschinen .	1	1	.	.	1	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.	5
Ventilatoren	1	1	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	1	.	.	6
Hebzeuge	12	6	2	9	10	4	.	3	.	.	4	.	5	.	3	58
Drehkrahne	1	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	4
Vorrichtungen zum Räderausbinden in versenkten Geleisen . .	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Zusammen .	88	39	18	39	57	24	6	14	54	13	21	14	54	13	10	464

In den kleinen Filial-Werkstätten sind überdiess vorhanden:

Drehbänke	auf der nördlichen	Bahn	4 Stück,
„	„ „ südlichen	„ Section I	16 „
„	„ „ „	„ „ II	3 „
„	„ „ südöstlichen	„	4 „
„	„ „ lomb.-venez.	„	2 „

Handbohrmaschinen auf der nördlichen Bahn . . . . . 11 Stück
„ „ „ südlichen „ Section I . . 12 „
Hebzeuge „ „ nördlichen „ . . . . . 1 „
„ „ „ südlichen „ Section I . . 13 „

Wenn man, wie im Jahre zuvor, die Gesammtzahl der Hilfsmaschinen auf Bahnmeilen (mit Ausschluss der Strecken Bodenbach-sächsische Gränze und Marchegg-Pressburg) vertheilt, so entfallen

auf der nördlichen Bahn . . . . . 2·5 Stück auf eine Bahnmeile,
„ „ südlichen „ Section I . . . . . 3·9 „ „ „ „
„ „ südlichen „ Section II . . . . 2·9 „ „ „ „
„ „ südöstlichen „ . . . . . 1·5 „ „ „ „
„ „ östlichen „ . . . . . 1·6 „ „ „ „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 2·4 „ „ „ „

Die kleinste Anzahl Hilfsmaschinen hat daher noch immer die südöstliche Staatsbahn, da die Szegediner Werkstätte mit Hilfsmaschinen noch nicht gehörig ausgerüstet ist.

Sofort folgen die nicht benützten Werkstätten.

Auf der nördlichen Bahn:

Hohenstadt, errichtet wegen des erwarteten grösseren Verkehres zwischen dieser Station und Olmütz.
Landskron, errichtet wegen der örtlichen Steigung von 1 : 150 gegen Triebitz,
Wildenschwert, „ „ „ „ „ „ 1 : 150 „ Trübau,
Böhm.-Brod, „ „ „ „ „ „ 1 : 150 „ Auwal,
Raudnitz, „ „ Aufstellung von Reserve-Locomotiven,
Lobositz, „ „ des ehemaligen zeitweisen Endpunctes der Bahn selbst.

Auf der südlichen Bahn, Section II:

Spielfeld, errichtet wegen Aufstellung von Reserve-Locomotiven,
Pragerhof, „ „ örtlicher Steigung von 1 : 130 gegen Pöltschach,
Pöltschach, „ „ Aufstellung von Reserve-Locomotiven,
Ponigl, „ „ örtlicher Steigung von 1 : 130 gegen Pöltschach,
Littai, „ „ Aufstellung von Reserve-Locomotiven.

Auf der südöstlichen Bahn:

Weinern, errichtet wegen örtlicher Steigung von $\left\{\begin{matrix}1:140\\1:150\end{matrix}\right\}$ gegen Pressburg,
Waitzen, „ „ des ehemaligen zeitweisen Endpunctes der Bahn daselbst,
Vecsés, „ „ der von da ausgehenden Schotterzüge,
Felegyháza, „ „ des ehemaligen zeitweisen Endpunctes der Bahn daselbst.

Auf der östlichen Bahn:

Krzeszowice, errichtet wegen der von Krakau dahin verkehrenden Localzüge,
Szczakowa, „ „ Ausästung der Flügelbahn nach Granica.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn:

Vicenza, errichtet wegen örtlich- ren Lonigo.

Die Werkstätten sind meistens aus festem Materiale erbaut. Die ganz aus Holz oder mit ausgemauerten Riegelwänden gebauten Werkstätten wurden bereits im vorjährigen Berichte näher bezeichnet.

Die im vorjährigen Berichte erwähnte Imprägnirung der Bahnschwellen wurde im Jahre 1854 fortgesetzt.

Heizhäuser bestehen gegenwärtig auf allen Bahnen zusammen 83, von welchen 65 benützt und 18 unbenützt sind.

Eine Vergleichung dieser Angaben mit den für das vorhergehende Jahr mitgetheilten zeigt eine Vermehrung der auf den Staatsbahnen befindlichen Heizhäuser. Diese rührt daher, weil auf der nördlichen Bahn die Locomotiv-Remise des äusseren Bahnhofes in Prag zu einem Heizhause für 10 Locomotive sammt Tender umgestaltet wurde, die südliche Staatsbahn, Section I, in den vorliegenden Bericht aufgenommen erscheint, sodann auf der südöstlichen Bahn das Heizhaus in Felegyháza aufgelassen und statt dessen das Heizhaus in Szegedin für 12 Maschinen eingerichtet wurde; weil ferner auf der neu eröffneten Strecke der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, Verona-Coccaglio, das Heizhaus in Brescia für 4 Maschinen sammt Tender, die Heizhäuser in Desenzano und Peschiera für je 2 Locomotive und Tender entstanden, letzteres aber schon im Jahre 1854 wieder ausser Benützung gesetzt worden ist. Endlich wurde in diesem Jahre auf der erwähnten neueröffneten Strecke das Heizhaus in Coccaglio, welches eigentlich den Charakter einer Locomotiv-Remise trägt und für 8 Locomotive sammt Tender eingerichtet ist, dem Betriebe übergeben.

Auf ein Heizhaus von allen gegenwärtig auf den Staatsbahnen bestehenden entfallen 2·85 Bahnmeilen, und auf eines der benützten Heizhäuser 3·64 Bahnmeilen.

Bei den einzelnen Bahnen entfallen im Durchschnitte auf 1 Heizhaus folgende Bahnlängen:

Bei der	nördlichen	Staatsbahn		auf je eines von allen	3·34,	auf ein benütztes	4·23	Meilen,
„ „	südlichen	„	Section I	„ „	„	„	„	1·19	„ „	„	1·26	„
„ „	„	„	„ II	„ „	„	„	„	2·59	„ „	„	4·15	„
„ „	südöstlichen	„		„ „	„	„	„	4·22	„ „	„	4·93	„
„ „	östlichen	„		„ „	„	„	„	2·97	„ „	„	4·45	„
„ „	lomb.-venez.	„		„ „	„	„	„	3·12	„ „	„	4·37	„

Wie im frühern Jahre, ist das in Bodenbach bestehende der sächsischen Regierung eigenthümlich gehörige Heizhaus hier nicht, wohl aber das in Pressburg bestehende, der privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zur zeitlichen Benützung zugewiesene, eingerechnet.

Die südliche Staatsbahn, Section I, hat unter allen Staatsbahnen die grösste Anzahl Heizhäuser. Eines der Heizhäuser in Mürzzuschlag, welches zur Aufnahme der zur südlichen Staats-Eisenbahn, Section II, gehörigen Locomotive bestimmt ist, wurde zu den Heizhäusern der Südbahn, Section II, gerechnet; die übrigen von der südlichen Bahn, Section I, benützten Heizhäuser in Mürzzuschlag wurden jedoch bei dieser Bahn in Betracht gezogen.

Vergleicht man die auf den verschiedenen Bahnen vorhandenen Locomotive, deren Zahl später nachgewiesen wird, mit dem in den benützten Heizhäusern vorhandenen Raume, und lässt man dabei die in Pressburg aufgestellten Locomotive der privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und den dortigen Raum ausser Berücksichtigung, so stellt sich Folgendes heraus:

Die	nördliche	Bahn		besitzt	131	Locomotive,	hat	Raum	für	91,	auf	1	Raum	entfallen 1·4 Locomotive,
„	südliche	„	S. I	„	88	„	„	„	„	75,	„	1	„	„ 1·2 „
„	„	„	S. II	„	99	„	„	„	„	54,	„	1	„	„ 1·8 „
„	südöstliche	„		„	124	„	„	„	„	84,	„	1	„	„ 1·5 „
„	östliche	„		„	11	„	„	„	„	9,	„	1	„	„ 1·2 „
„	lomb.-venez.	„		„	81	„	„	„	„	61,	„	1	„	„ 1·3 „

Nicht benützte Heizhäuser bestehen

auf	der	nördlichen	Staatsbahn		in	der	Station	Wildenschwert	1	mit	Raum	für	2	Locomotive,
„	„	„	„		„	„	„	Raudnitz	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„		„	„	„	Lobositz	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„		„	„	„	Hohenstadt	1	„	„	„	3	„
„	„	südlichen	„	Sect. I	„	„	„	Mattersdorf	1	„	„	„	4	„
„	„	„	„	Sect. II	„	„	„	Kindberg	1	„	„	„	1	„
„	„	„	„	„	„	„	„	Peggau	1	„	„	„	1	„
„	„	„	„	„	„	„	„	Wildon	1	„	„	„	1	„
„	„	„	„	„	„	„	„	Pragerhof	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„	„	„	„	„	Ponigl	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„	„	„	„	„	Littai	1	„	„	„	2	„
„	„	südöstlichen	„		„	„	„	Waitzen	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„		„	„	„	Felegyháza	1	„	„	„	2	„
„	„	östlichen	„		„	„	„	Krzeszowice	1	„	„	„	1	„
„	„	lomb.-venez.	„		„	„	„	Mestre	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„		„	„	„	Padua	1	„	„	„	2	„
„	„	„	„		„	„	„	Camerlata	1	„	„	„	1	„
„	„	„	„		„	„	„	Peschiera	1	„	„	„	2	„

Die Heizhäuser sind grösstentheils aus festem Materiale erbaut.

Ganz aus Holz oder mit ausgemauerten Riegelwänden bestehen sie nur

auf	der	nördlichen		Bahn	in	Lobositz,
„	„	südöstlichen		„	„	Pressburg beide,
„	„	„		„	„	Weinern,
„	„	„		„	„	Neuhäusel beide,
„	„	„		„	„	Felegyháza,
„	„	lomb.-venez.		„	„	Venedig,
„	„	„	„	„	„	Coccaglio.

Nachfolgende Tabelle zeigt, wie die einzelnen Bahnen und Stationen mit Räumlichkeiten zur Unterbringung von Locomotiven sammt Tendern versehen sind; die nicht benützten Heizhäuser wurden aus der Darstellung weggelassen.

Auf nachbenannten Bahnen	bestehen Heizhäuser					
	Hauptwerkstätten			grossen Filial-Werkstätten		
	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive
Nördliche . . .	Prag	3	28	Böhm.-Trübau . .	3	24
Südliche, Sect. I .	. . . . .	. .	. .	Mürzzuschlag (südl., I. Section) . . .	2	18
Südliche, Sect. II	Gratz	2	12	Laibach	2	15
				Mürzzuschlag (südliche, II. Section)	1	4
Südöstliche . . .	Pest	2	18	. . . . .	. .	. .
Oestliche	. . . . .	. .	. .	. . . . .	. .	. .
Lomb.-venez. . .	Verona	2	9	Mailand Porta Tosa .	1	4

Anstalten zum Wassernehmen gibt es auf allen Bahnen zusammen an 137 Puncten, und an 29 dieser Orte bestehen doppelte Anstalten.

196 Stück Wasserkrahne sind zu diesem Behufe neben den Bahngeleisen im Freien aufgestellt.

Die Wasser-Stationen theilen sämmtliche Bahnen in 133 Bahnstücke mit der durchschnittlichen Länge von 1·73 Meilen.

Die grösste Entfernung zweier Wasser-Stationen besteht auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn zwischen Verona und Mantua mit 4·77 Meilen.

Auf den einzelnen Bahnen ergeben sich folgende Verhältnisse:

und zwar bei den

mittleren Filial-Werkstätten			kleinen Filial-Werkstätten und anderen Orten		
in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive	in den Stationen	in der Zahl	mit Raum für Locomotive
			Brünn	1	6
			Brüsau	1	2
			Olmütz	1	3
Pardubic	1	10	Landskron	1	2
			Zamrsk	1	2
			Böhm.-Brod	1	2
			Aussig	1	4
			Bodenbach	1	8
			Wien	3	21
			Mödling	2	4
			Baden	2	4
			Neustadt	1	4
			Gloggnitz	2	8
			Payerbach	1	8
			Semmering	1	2
			Oedenburg	1	6
Marburg	1	6	Bruck	1	3
			Spielfeld	1	2
Cilli	1	8	Pöltschach	1	2
			Steinbrück	1	2
			Pressburg, Staatsbahn	1	6
			Pressburg, Nordbahn	1	6
Neuhäusel	2	18	Weinern	1	2
Szegedin	1	12	Gran	1	4
			Vecsés	1	2
			Czegléd	1	8
			Szolnok	1	8
Krakau	1	7	Szczakowa	1	2
			Venedig	1	12
			Treviso	1	6
Mailand Porta nuova	1	11	Vicenza	1	5
			Brescia	1	4
			Desenzano	1	2
			Coccaglio	1	8

Auf nachbenannten Bahnen	sind Wasser-Stationen				
	vorhanden	sie theilen die Bahn in Theile		am weitesten von einander entfernt	
	in der Zahl		mit der durchschn. Länge von Meilen	auf der Bahnstrecke	mit der Entfernung in Meilen
Nördliche	39	39	1·63	Lobositz nach Aussig	2·83
Südliche, Section I	16	16	1·26	Baden „ Neustadt	2·91
Südliche, Section II	21	21	1·98	Wildon „ Spielfeld	3 03
Südöstliche	35	34	1·74	Diószeg „ Séllye	2·47
Oestliche	4	4	1·22	Krakau „ Krzeszowice	3·38
Lomb.-venez.	22	19	2·3	Verona „ Mantua	4·77

Die bei den Wasser-Stationen gegenüber dem Jahre 1853 sich ergebenden Abweichungen haben ihren Grund theils darin, dass auf der nördlichen Staatsbahn in der Station Brüsau ein neues Wasser-Stations-Gebäude mit Dampfpumpe, neuer Röhrenleitung und einem dritten Krahne im Freien hergestellt worden ist, sohin auf dieser Station nunmehr 2 Anstalten zum Wassernehmen bestehen; theils darin, dass in Bezug auf die südöstliche Bahn sich bei den vorjährigen Angaben kleine Fehler eingeschlichen hatten, die nunmehr corrigirt werden mussten; in dem Umstande ferner, dass auf der lombardisch-venezianischen Eisenbahn in 3 Stationen der alten Bahnstrecke Venedig-Verona, nämlich in Marano, S. Bonifacio und Pojana, provisorische Wasser-Stationen errichtet worden; endlich vorwiegend in dem Umstande, dass die im Jahre 1854 neu hinzugekommenen Bahnstrecken und Wasser-Stationen in die Gesammtübersicht einbezogen worden sind.

Nach der zuletzt vorgeführten Tabelle hat die lombardisch-venezianische Staatsbahn die kleinste Anzahl Wasser-Stationen, die südliche Bahn, Section I, die grösste Anzahl, und zwar desshalb, weil jede Verkehrs-Station der Semmering-Bahn, wegen des grossen Dampf- und folglich auch Wasserverbrauches der hier verkehrenden mächtigen Gebirgs-Locomotive, mit einer eigenen Wasser-Station versehen werden musste.

Doppelte Vorkehrungen zum Wassernehmen bestehen:

Auf der nördlichen Staatsbahn in den Stationen Brüsau, Trübau und Prag.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, in Wien, Mödling, Neustadt und Mürzzuschlag.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, in Kindberg, Bruck, Gratz, Marburg, Cilli und Steinbrück.

Auf der südöstlichen Staatsbahn in Pressburg, Neuhäusel, Köbölkút, Szobb, Maros, Vecsés, Monor, Irsa, Czegléd, Kecskemét, Páka, Felegyháza, Kis-Telek, Szatymáz und Szegedin.

Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn in Verona.

Von höher, als die Wasser-Reservoirs, in der Nähe der Stationen gelegenen Puncten erfolgt der natürliche Zufluss des Wassers: auf der nördlichen Bahn in der Station Trübau und zwar nur zu einer der bestehenden Anstalten; auf der südlichen Bahn, Section I, in Mödling, zu einer der bestehenden 2 Anstalten, ferner in den Stationen Eichberg, Klamm, Breitenstein und Spital; auf der südlichen Bahn, Section II, in Kindberg und Bruck, zu einer der bestehenden Anstalten; auf der östlichen Staatsbahn in Szczakowa; auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn in Brescia und Coccaglio.

Durch stehende Dampf-Maschinen der Werkstätten wird das Wasser gehoben und durch den entweichenden Dampf erwärmt, oder beides gleichzeitig: auf der nördlichen Staatsbahn in Pardubic; auf der südlichen Staatsbahn, Section I, in Mürzzuschlag; auf der südlichen Staatsbahn, Section II, in Laibach, sowie in einer der bestehenden Anstalten zu Gratz, Marburg und Cilli; auf der südöstlichen in Pest; auf der lombardisch-venezianischen Bahn wird in Verona das Wasser zugleich gehoben und erwärmt.

Durch eigens hierzu aufgestellte Dampfpumpen wird das Wasser gehoben und erwärmt: auf der nördlichen Staatsbahn in Brünn, Brüsau, Abtsdorf, Raudnitz, Bodenbach und bei einer Anstalt in Prag; auf der südlichen Staatsbahn, Section I, bei einer Anstalt in Neustadt und Mürzzuschlag, ferner in Gloggnitz, Meidling, Baden, Neunkirchen, Payerbach, Semmering, Mattersdorf und Oedenburg; auf der südlichen Staatsbahn, Section II, in Spielfeld und Steinbrück; auf der südöstlichen Staatsbahn in Szolnok und bei einer Anstalt in Czegléd, Kecskemét und Szegedin; auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn in Mestre, Padua, Vicenza und Desenzano.

Bei allen übrigen Stationen wird das Wasser durch Handpumpen gehoben, und bei der grossen Mehrzahl derselben bestehen eigene Vorwärm-Apparate.

Vorwärmer sind nicht vorhanden oder die vorhandenen nicht in Benützung: auf der nördlichen Staatsbahn ist in Greifendorf, Auwal und bei einer Anstalt in Prag, kein Vorwärmer vorhanden, und in Triebitz, dann in Trübau wurde der vorhandene nicht benützt; auf der südlichen Staatsbahn, Section I, bei beiden Anstalten in Wien, sowie bei der in Mödling, und bei einer Anstalt in Neustadt sind keine Vorwärmer; auf der Südbahn, Section II, ist in Kindberg bei einer der bestehenden Anstalten, ferner auf der südöstlichen Bahn bei einer der bestehenden Anstalten in Vecsés, Monor, Irsa und Szegedin, Tornócz, Üllö und Pilis kein Vorwärmer vorhanden, desgleichen bei der zwischen den Stationen Steinbruch und Vecsés errichteten Hilfs-Wasserstation. Die letztgenannten 3 Anstalten und eine in Czegléd werden übrigens nur bei Gelegenheit der Schotter-Transporte benützt. Im Hochsommer wird auf der südöstlichen Staatsbahn sowie auf der südlichen, Section I, das Wasser nur dort vorgewärmt, wo es durch die entweichenden Dämpfe der Dampfpumpen oder der Werkstätten-Dampfmaschinen geschehen kann. Auf der lombardisch-venezianischen Bahn bestehen keine Vorwärmer in Venedig, Mantua, Mailand Porta Tosa und Porta nuova, in Monza, Camnago, Camerlata, Treviglio und Coccaglio.

In provisorischer Weise aus Holz gebaut, und mit hölzernen Reservoiren versehen, bestehen nur folgende Anstalten:

Auf der nördlichen Staatsbahn die Anstalt auf dem Viaducte nächst Prag; auf der südlichen Bahn, Section II, in Kindberg beide Anstalten; auf der südöstlichen Staatsbahn beide Anstalten in Pressburg und Czegléd, dann in Tornócz, ferner zwischen Steinbruch und Vecsés, in Üllö und Pilis; auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn in Venedig, Mantua und Coccaglio, Marano, San Bonifacio und Pojana.

Reservoire aus Holz besitzen übrigens folgende auch stabil gebaute Anstalten: auf der südlichen Staatsbahn, Section I, eine der Anstalten in Wien und Neustadt, und beide Anstalten in Mödling, ferner die Anstalten in Meidling und Neunkirchen; auf der südöstlichen Staatsbahn in der Station Dunakeszi; auf der östlichen Bahn, in Krzeszowice, Trzebinia und Szczakowa; auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn in Mestre, Padua, Monza, Camnago, Camerlata, Mailand Porta Tosa und Treviglio.

Die Wasseraufnahme in die Tender kann bei jeder Anstalt, mit Ausnahme jener bereits im vorjährigen Berichte erwähnten zu Krakau, im Freien geschehen.

Sämmtliche Heizhäuser enthalten Vorrichtungen zum Füllen der Locomotive und Tender.

In Bezug auf die Personen-Hallen hat sich durch den Zuwachs zweier auf der neu eröffneten Strecke der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, und von 11 auf der südlichen Staatsbahn, Section I, in Vergleichung zum vorjährigen Berichte eine Veränderung ergeben. Die Personen-Halle zu Mürzzuschlag ist in der Darstellung der südlichen Staatsbahn, Section I, inbegriffen.

Personen-Hallen gab es im Jahre 1854 auf allen Bahnen zusammen 39. Davon bestehen:

Auf der nördlichen Bahn

1	in Brünn	mit 3	Geleisen in der Länge von	56	Klaftern,
1	„ Trübau	„ 3	„ „ „ „ „	45	„
1	„ Hohenstadt	„ 2	„ „ „ „ „	39	„
1	„ Landskron	„ 2	„ „ „ „ „	29	„
1	„ Pardubic	„ 2	„ „ „ „ „	42	„
2	„ Prag jede	„ 2	„ „ „ „ „	61	„

Auf der südlichen Bahn, Section I,

1	in Wien	mit 4	Geleisen in der Länge von	49	Klaftern,
1	„ Meidling	„ 2	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Mödling	„ 2	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Laxenburg	„ 3	„ „ „ „ „	38	„
2	„ Baden 1.	„ 1	„ „ „ „ „	38	„
	„ Baden 2.	„ 2	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Neustadt	„ 1	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Oedenburg	„ 2	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Gloggnitz	„ 2	„ „ „ „ „	38	„
1	„ Payerbach	„ 1	„ „ „ „ „	16	„
1	„ Mürzzuschlag	„ 2	„ „ „ „ „	30	„

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II,

1	in Bruck	mit 2	Geleisen in der Länge von	30	Klaftern,
1	„ Gratz	„ 2	„ „ „ „ „	48	„
1	„ Marburg	„ 2	„ „ „ „ „	36	„
1	„ Cilli	„ 2	„ „ „ „ „	36	„
1	„ Laibach	„ 2	„ „ „ „ „	47	„

Auf der südöstlichen Staatsbahn

1	in Pressburg	mit 3	Geleisen in der Länge von	48	Klaftern,
1	„ Pest	„ 5	„ „ „ „ „	75	„
1	„ Czegléd	„ 3	„ „ „ „ „	52	„
1	„ Szolnok	„ 3	„ „ „ „ „	51	„

Auf der östlichen Staatsbahn

1 in Krakau mit 3 Geleisen in der Länge von . . . . . 38 Klaftern.

Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn

1 in Venedig	mit 2	Geleisen in der Länge von	50	Klaftern,
1 „ Mestre	„ 2	„ „ „ „ „	45	„
1 „ Treviso	„ 2	„ „ „ „ „	53	„
1 „ Padua	„ 2	„ „ „ „ „	53	„
1 „ Vicenza	„ 2	„ „ „ „ „	53	„
1 „ Verona	„ 2	„ „ „ „ „	53	„
1 „ Treviglio	„ 2	„ „ „ „ „	30	„
1 „ Mailand P. T.	„ 2	„ „ „ „ „	40	„
1 „ Mailand P. n.	„ 6	„ „ „ „ „	64	„
1 „ Brescia	„ 2	„ „ „ „ „	53	„
1 „ Desenzano	„ 2	„ „ „ „ „	37	„

Zu den im Jahre 1853 bereits erwähnten aus Holz gebauten Hallen kam im Jahre 1854 noch jene der Station Payerbach hinzu.

Die Personen-Halle in Meidling wird einstweilen als Waaren-Magazin benützt, da die Unterbringung der Waaren eine solche Benützung gegenwärtig dringend erheischt.

Restaurationen und Wirthshäuser bestehen in den Bahnhöfen und in ihrer unmittelbaren Nähe, mit Hinzurechnung jener der neuen Bahnstrecken, gegenwärtig 95, von theils grösserer theils kleinerer Ausdehnung; 56 derselben sind Eigenthum der Bahnanstalten, 39 Eigenthum von Privaten.

Es besitzt nämlich:

die nördliche	Bahn	deren	31	und die durchschn.	Entfernung	von	einander	beträgt	2·0	Meilen,
„ südliche	„ S. I	„	11	„ „	„	„	„	„	1·83	„
„ südliche	„ S. II	„	15	„ „	„	„	„	„	2·77	„
„ südöstliche	„	„	13	„ „	„	„	„	„	4·54	„
„ östliche	„	„	4	„ „	„	„	„	„	2·2	„
„ lomb.-venez.	„	„	21	„ „	„	„	„	„	2·08	„

Auf- und Ablade-Rampen bestehen auf den sämmtlichen Bahnen zusammen 115. Von diesen sind 9 mit Perrons versehen, und bei denselben können ganze Wagenzüge aufgestellt werden.

An Rampen besitzt:

die nördliche	Bahn	deren	30	auf	24	Stationen	mit	einer	durchschn.	Entfernung	von	2·64 Meilen,
„ südliche	„ S. I	„	11	„	8	„	„	„	„	„	„	2·52 „
„ südliche	„ S. II	„	11	„	10	„	„	„	„	„	„	4·15 „
„ südöstliche	„	„	36	„	15	„	„	„	„	„	„	3·94 „
„ östliche	„	„	5	„	4	„	„	„	„	„	„	2·2 „
„ lomb.-venez.	„	„	22	„	17	„	„	„	„	„	„	2·57 „

Von den 9 grossen Rampen mit Perrons bestehen:

auf der	nördlichen	Bahn,	1 in	Brünn	mit	50	Klaftern	Länge,
„ „	„	„	1 „	Pardubic	„	40	„	„
„ „	„	„	2 „	Prag	„	22 u. 72	„	„
„ „	„	„	1 „	Olmütz	„	38	„	„
„ „	südlichen	„	S. I, 1 „	Atzgersdorf	„	20	„	„
„ „	„	„	1 „	Meidling	„	45	„	„

Diese beiden Rampen sind eigentlich Lagerbühnen im Freien, und sind aus Holz errichtet.

Auf der südlichen Bahn, Section II, besteht 1 in Spielfeld, mit 20 Klaftern Länge, lediglich zu Holzverladungen bestimmt, und 1 in Sagor, mit 28 Klaftern Länge, lediglich zu Kohlenverladungen verwendet.

Aus Holz bestehen derlei Rampen

auf der	nördlichen	Bahn	. . . . .	11
„ „	südlichen	„	Section I, ...	9
„ „	„	„	„ II, ...	4
„ „	südöstlichen	„	. . . . .	29
„ „	östlichen	„	. . . . .	1
„ „	lomb.-venez.	„	. . . . .	9
			Zusammen .	63

Die Zahl der hölzernen Rampen hat sich daher gegen das Vorjahr um 14 vermehrt.

Grosse fixe Brückenwagen bestehen auf allen Bahnen zusammen 30.

Auf der nördlichen Bahn bestehen deren sechs für 200—400 Centner Last in Brünn, Hohenstadt, Kolin, Bodenbach und Prag (2). In der letzteren Station ist eine dritte erst im Jahre 1854 errichtet worden, sie ist eine Locomotiv-Wage, und besitzt für 720 Centner Tragfähigkeit. Im Ganzen bestehen daher 7 solcher Wagen auf der nördlichen Staatsbahn.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, besteht deren eine in jeder der Stationen Neustadt, Gloggnitz und Oedenburg, für eine Last bis zu 300 Centnern, und in Mürzzuschlag eine für 1.000 Centner. Dieselbe ist viertheilig und zur Gewichtsermittlung der Semmering-Locomotive bestimmt. Die Wage in Oedenburg wird gegen Entrichtung einer Waggebühr auch von Privaten benützt.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, bestehen deren 9, für 80—300 Centner Last, in Bruck, Gratz, Marburg, Cilli, Laibach, Leibnitz, Hrastnik, Trifail und Sagor.

Auf der südöstlichen bestehen 6, für 80—720 Centner Last, und zwar in Gran, Waitzen, Szolnok, Pest und Szegedin; von den 2 in Pest bestehenden ist die eine viertheilig, für 720 Centner Last eingerichtet, und dient zum Abwägen der Locomotive. Die Wage in Szegedin ist erst im Jahre 1854 hinzugekommen.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn bestehen 4 Brückenwagen, für 250—500 Centner Last, in Verona, Mailand Porta Tosa, Mailand Porta nuova und Brescia. Die Wage letzterer Station ist neu hinzugewachsen.

Wie im vorhergehenden, sind auch im letzten Jahre nur die bei der südlichen Bahn, Section II, zuletzt genannten 4 Wagen auf Holz-Fundamenten aufgestellt.

Wohnungen für Wächter und andere Bedienstete.

Wächterwohnungen sind in den Wächterhäusern, Signal-Häusern, und gemeinschaftlich in Wächterhäusern, dann in anderen Gebäuden vorhanden.

Die Zahl der vollständigen Wohnungen in den Wächter- und Signal-Häusern beträgt 1.973
die Zahl der übrigen Wohnungen 467
mithin zusammen 2.440

Bahn-, Signal-, Weichen-, Weg-, Depôt-, Nacht- und Thor-Wächter werden permanent verwendet 3.260
Wohnungen in Bahnhöfen, Signal-Häusern und anderen Gebäuden sind zusammen vorhanden 2.440
Von den Wächtern beziehen ein Quartier-Geld 50
mithin haben 2.490
ein Quartier, oder ein Aequivalent dafür.

Ohne Quartier oder Quartier-Geld sind daher 770

Von der Gesammtzahl der Wächter besitzen Natural-Quartier . . 74·8 Percent,
Quartier-Geld beziehen . . . . . 1·6 „
und weder Wohnungen noch Quartier-Geld haben . . . . . 23·6 „

Die Zahl der für den eigentlichen Verkehrsdienst bestimmten Bahn-, Signal-, Weichen- und Weg-Wächter beträgt 2.980
die Zahl der Depôt-, Nacht- und Thor-Wächter 280

Im Durchschnitte von allen Bahnen entfallen auf eine Bahnmeile:
von der Gesammtzahl der Wächter-Wohnungen . . . . . 10·29
von der Gesammtzahl der Wächter . . . . . 13·76
von den Wächtern für den Bahn- und Verkehrs-Dienst . . . . . 12·57
von den einen Stations-Dienst versehenden Depôt-, Nacht- und Thor-Wächtern . . . . . 1·18

Provisorisch sind angestellt . . . . . 2.427 oder 74·45 Percent,
Im Taglohne werden verwendet . . . . . 833 „ 25·55 „

Wie sich die diessfälligen Verhältnisse auf den einzelnen Bahnen darstellen, ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich, und es muss hierzu noch bemerkt werden, dass unter den doppelten Wächterhäusern, und zwar auf der Strecke Marchegg-Pressburg 1 Wächterhaus mit 6, auf der Strecke Pressburg-Szolnok 1 Wächterhaus mit 3, und auf der Strecke Czegléd-Felegyháza 8 Wächterhäuser mit 23 Wohnungen bestehen, während die übrigen doppelten Wächterhäuser nur 2 vollständige Wohnungen enthalten.

Auf nachbenannten Bahnen	bestehen																			
	Wohnungen für Wächter						Wächter													
	in Wächter- und Signal-Häusern	in gemeinschaftlich in Wächterhäusern und anderen Gebäuden	Zusammen		Quartier-Gelder weder Wohnungen noch Quartier-Gelder		für den Bahn- und Verkehrs-Dienst				für den Stations-Dienst				Im Ganzen			
							provisorisch angestellt	im Taglohne	Zusammen	auf eine Bahnmeile	provisorisch angestellt	im Taglohne	Zusammen	auf eine Bahnmeile	provisorisch angestellt	im Taglohne	Zusammen	auf eine Bahnmeile
	in der Zahl		in der Zahl	auf eine Bahnmeile	für die Zahl		in der Zahl											
Nördliche . . .	605	121	726	11·44	.	243	687	207	894	14·08	64	11	75	1·18	751	218	969	15·26
Südliche, S. I .	189	66	255	12·64	32	115	295	55	350	17·34	44	8	52	2·57	339	63	402	19·92
Südliche, S. II .	350	88	438	10·55	14	32	414	35	449	10·81	35	.	35	0·84	449	35	484	11·66
Südöstliche . .	500	58	558	9·44	4	234	460	237	697	11·79	40	59	99	1·67	500	296	796	13·47
Oestliche . . .	.	11	11	1·23	.	124	127	.	127	14·27	7	1	8	0·90	134	1	135	15·17
Lomb.-venez. .	329	123	452	13·03	.	22	254	209	463	10·58	.	11	11	0·25	254	220	474	10·83

Im Verhältnisse zur Bahnlänge ist daher die Zahl der vorhandenen Wohnungen am grössten auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, nämlich mit 13·03 auf eine Bahnmeile, am kleinsten auf der östlichen mit 1·23 auf 1 Bahnmeile. Die letztgenannte Bahn besass im Jahre 1854 noch keine massiv gebauten Wächterhäuser, welche inzwischen seither gebaut wurden oder noch im Baue begriffen sind. Die Bahnstrecke Mailand - Camerlata besitzt, mit Ausnahme der im Vorjahre schon erwähnten Wächter- und Signal-Häuser, durchgehends noch theils aus Holz theils aus Ziegeln aufgeführte Hütten.

Von den vorhandenen Wächtern haben

auf der nördlichen	Bahn		Quartier	74·9	Percent,	Quartier-Geld — Percent,
„ „ südlichen	„	S. I,	„	63·4	„	„ „ 8·0 „
„ „ „	„	S. II,	„	90·5	„	„ „ 2·9 „
„ „ südöstlichen	„		„	70·1	„	„ „ 0·5 „
„ „ östlichen	„		„	8·1	„	„ „ — „
„ „ lomb.-venez.	„		„	95·4	„	„ „ — „

Auf der nördlichen	Bahn	sind ohne	Quartier	u. Aequivalent	25·1 %	}	der Gesammtzahl der Wächter.
„ „ südlichen	„	S. I	„	„	„	„	28·6 %		
„ „ „	„	S. II	„	„	„	„	6·6 %		
„ „ südöstlichen	„		„	„	„	„	29·4 %		
„ „ östlichen	„		„	„	„	„	91·9 %		
„ „ lomb.-venez.	„		„	„	„	„	4·6 %		

Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn ist daher die grösste, auf der östlichen die kleinste Anzahl der Wächter mit Wohnungen betheilt. Die Gesammtanzahl der Wächter ist am grössten auf der südlichen Staatsbahn, Section I, es entfallen nämlich 19·92 auf die Bahnmeile; am kleinsten ist sie auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, nämlich 10·83 auf die Bahnmeile. Für den Bahn- und Verkehrs-Dienst besitzen die grösste Anzahl Wächter die Südbahn, Section I, nämlich 17·34, dagegen die kleinste Anzahl die lombardisch-venezianischen Staatsbahnen und zwar 10·6 auf die Bahnmeile.

Zum Stations-Dienste wird die grösste Anzahl auf der südlichen Staatsbahn, Section I, nämlich 2·57 auf die Bahnmeile, verwendet, die kleinste Anzahl auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, nämlich nur 0·25 auf die Bahnmeile.

Von der Gesammtzahl der Wächter sind:

auf der	nördlichen	Staatsbahn		prov. angestellt	77·5	%	und im Taglohne dienen	22·5	%
„	„ südlichen	„	S. I	„ „	84·3	%	„ „ „ „	15·7	%
„	„ „	„	S. II	„ „	92·8	%	„ „ „ „	7·2	%
„	„ südöstlichen	„		„ „	62·8	%	„ „ „ „	37·2	%
„	„ östlichen	„		„ „	99·3	%	„ „ „ „	0·7	%
„	„ lomb.-venez.	„		„ „	53·59	%	„ „ „ „	46·41	%

Alle einfachen und doppelten Wächterhäuser sind aus festem Materiale erbaut.

Signal-Häuser bestehen aber aus Holz:

auf der	nördlichen	Bahn		14
„ „	südlichen	„	Section I	9
„ „	„	„	II	21
„ „	südöstlichen	„		94
„ „	östlichen	„		—
„ „	lomb.-venez.	„		58

Sonstige Wohnungen in Bahngebäuden, für andere Bedienstete, sind auf allen Bahnen zusammen vorhanden . . . . . 1.001.

Bedienstete, welche auf Natural-Wohnung Anspruch haben, wegen mangelnder Räumlichkeiten aber nicht untergebracht werden können und desshalb Quartier-Geld beziehen oder eine Wohnung inne haben, die in einem fremden Gebäude für dieselben gemiethet ist, bestehen 208

Zusammen . 1.209.

Vergleicht man die Zahl der Bediensteten, welche im Jahre 1853 Anspruch auf Natural-Wohnung oder Quartier-Geld hatten (90), mit der Zahl der im Jahre 1854 Betheilten (208), so ergibt sich eine auffallende Vermehrung von 118, welche durch die neu hinzugekommenen Bahnstrecken, namentlich aber dadurch entstanden ist, dass in der Hauptstation Wien, als dem Sitze der Betriebs-Direction der südlichen Staats-Eisenbahn, Section I, eine grosse Anzahl Bediensteter concentrirt ist, und nur für einen verhältnissmässig sehr kleinen Theil derselben Natural-Wohnungen disponibel gemacht werden konnten. Man beabsichtiget daher auch eine entsprechende Vermehrung solcher Wohnungen durch Zubauten.

Von den mit Quartier Betheilten entfallen auf 1 Bahnmeile 5·10.

Von der Gesammtzahl der Wohnungen werden benützt
von Beamten . . . . . 626 oder auf eine Bahnmeile . . . . 2·64
„ minderen Dienern . . . . . 583 „ „ „ „ . . . . 2·46
Als Natural-Quartiere sind angewiesen
den Beamten . . . . . 489 „ „ „ „ . . . . 2·06
den minderen Dienern . . . . . 541 „ „ „ „ . . . . 2·28
Gegen Bezahlung sind überlassen
an Beamte . . . . . 137 „ „ „ „ . . . . 0·58
„ mindere Diener . . . . . 42 „ „ „ „ . . . . 0·18

Die einzelnen Bahnen liefern folgende Verhältnisse:

Auf nachbenannten Bahnen	sind Wohnungen															
	vorhanden				benützt von				als Natural-Quartiere angewiesen für				gegen Zinszahlung überlassen an			
	in Bahngebäuden	gemiethet in fremden Gebäuden	Zusammen		Beamten		minderen Dienern		Beamte		mindere Diener		Beamte		mindere Diener	
	in der Zahl		in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile	in der Zahl	auf eine Bahnmeile
Nördliche . . .	276	15	291	4·58	167	2·63	124	1·95	101	1·59	109	1·72	66	1·05	15	0·24
Südliche, S. I .	105	100	205	10·16	142	7·04	63	3·12	142	7·04	63	3·12	.	.	.	.
Südliche, S. II .	173	63	236	5·68	101	2·43	135	3·25	67	1·61	123	2·96	34	0·82	12	0·29
Südöstliche . .	197	29	226	3·82	113	1·91	113	1·91	76	1·29	98	1·66	37	0·62	15	0·25
Oestliche . . .	31	.	31	3·48	17	1·91	14	1·57	17	1·91	14	1·57	.	.	.	.
Lomb.-venez. .	219	1	220	5·03	86	1·97	134	3·06	86	1·97	134	3·06	.	.	.	.

Die Zahl der vorhandenen und gemietheten Wohnungen ist am grössten auf der südlichen Staatsbahn, Section I, mit 10·16 auf eine Bahnmeile, am kleinsten auf der östlichen Bahn, und zwar mit 3·48 auf eine Bahnmeile.

Von Beamten wird die grösste Anzahl Wohnungen benützt
auf der südlichen Staatsbahn, Section I, mit . . . . . 7·04 auf eine Bahnmeile,
die kleinste Anzahl auf der östlichen und südöstlichen Bahn 1·91 „ „ „
Von minderen Dienern
die grösste Anzahl auf der südlichen, Section II, mit . . . 3·25 „ „ „
„ kleinste „ „ „ östlichen mit . . . . . 1·57 „ „ „
An Natural-Quartieren für Beamte sind angewiesen
die grösste Anzahl auf der südlichen, Section I, mit . . . 7·04 „ „
„ kleinste „ „ „ südöstlichen Bahn „ . . . 1·29 „

An Natural-Quartieren für mindere Diener sind angewiesen
die grösste Anzahl auf der südlichen, Section I, mit . . . 3·12 auf eine Bahnmeile,
„ kleinste „ „ „ östlichen Bahn „ . . . 1·57 „ „ „
Vermiethet an Beamte ist
die grösste Anzahl auf der nördlichen mit . . . . . 1·05 „ „ „
„ kleinste „ „ „ südlichen, Section I, mit . . . — „ „ „
„ „ „ „ „ östlichen mit . . . . . — „ „ „
„ „ „ „ „ lomb.-venez. „ . . . . . — „ „ „
„ „ „ „ „ südöstlichen „ . . . . . 0·62 „ „ „
Vermiethet an mindere Diener ist
die grösste Anzahl auf der südlichen, Section II, mit . . . 0·29 „ „ „
„ kleinste „ „ „ nördlichen Bahn mit . . . . . 0·24 „ „ „

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, ferner auf der östlichen und den lombardisch-venezianischen Bahnen sind keine Wohnungen an Diener vermiethet.

b. Herstellungen im Jahre 1854.

Ausser den zur Erhaltung der Hochbauten erforderlich gewesenen Reparaturen und kleineren Arbeiten sind nachfolgende Herstellungen von grösserer Bedeutung vorgenommen worden.

Auf der nördlichen Bahn.

In der Station Brünn ist die mit Perron versehene Auf- und Ablade-Rampe um 10 Klafter verlängert worden.

In der Station Raitz wurde ein Waaren-Magazin aus Holz und in der Station Skalitz eine neue Wagen-Remise ebenfalls aus Holz erbaut.

In der Station Brüsau ist das im Vorjahre als angefangen erwähnte neue einstöckige Wasser-Stations-Gebäude mit ebenerdigem Anbaue einer Dampfpumpe, neuer Röhrenleitung und einem dritten Kraniche vollendet worden, daher gegenwärtig daselbst 2 Anstalten zum Wassernehmen bestehen.

In der Station Zwittau wurde der Kranich beseitigt.

In den Stationen Olmütz und Hohenstadt wurden grössere Umstaltungen an Wohn- und Kanzlei-Localitäten vorgenommen, und in Olmütz obendrein eine gemauerte Rampe errichtet.

In der Station Budigsdorf wurde ein neues Waaren-Magazin aus Holz erbaut.

In der Station Trübau wurde ein Waaren-Magazin aus Riegelwänden, ferner ein Anbau an die Werkstätte mit Schieferdach für die Abtheilung der Schmiede und Kupferschmiede, sodann ein provisorischer Kohlenschuppen und endlich 4 Senkgruben neu hergestellt.

In der Strecke Wildenschwert-Chotzen sind 8 neue Signal-Hütten mit Souterrain aus Bruchstein-Mauerwerk aufgeführt worden. Dieselben wurden im laufenden Jahre jedoch noch nicht bewohnt, und in Folge dessen in der Uebersichts-Tabelle III bei der Anzahl der Wächterwohnungen nicht aufgenommen.

In Wildenschwert selbst wurde eine neue 10 Klafter lange Auf- und Ablade-Rampe hergestellt.

In der Station Zamrsk wurde ein hölzerner 60 Klafter langer und 3 Klafter breiter Werkholz-Schuppen erbaut.

In der Station Pardubic ist die mit Perron versehene Auf- und Ablade-Rampe um 10 Klafter verlängert, und ein gewölbter 28 Klafter langer Canal zur Ableitung des Wassers aus den Canälen des Heizhauses neu hergestellt worden.

Ein Wächterhaus in der Strecke Přelauč-Elbe-Teinitz wurde zur Aufnahme für Personen eingerichtet, und als Station Kladrub in den Tarifen verzeichnet.

In der Station Elbe-Teinitz ist eine neue gemauerte Rampe, in der Strecke Elbe-Teinitz-Přelauč eine neue gemauerte jedoch gegenwärtig noch nicht bewohnte Signal-Hütte, in Kolin ein neuer Wagenschuppen für 2 Personen-Wagen hergestellt, und ebenso sind in der letztgenannten Station im Aufnahmsgebäude grössere Herstellungen an den Wart- und Kanzlei-Localitäten vorgenommen worden.

In der Station Böhmisch-Brod wurde ein Anbau zum Wasser-Stations-Gebäude für eine Dampfpumpe, in der Station Auwal ein neues hölzernes Waaren-Magazin mit beiderseitigen Perrons, in Běchovic ebenfalls ein Anbau zum Wasser-Stations-Gebäude über den bestehenden Brunnen hergestellt.

Die Station Auwal wurde in diesem Jahre dem Frachtenverkehre eröffnet.

In der Station Prag ist ein neues Waghaus mit Brückenwage auf 720 Centner, ein einstöckiger Anbau an die bestehende Werkstätte in der Länge von 11 und der Breite von 8 Klaftern für Kessel- und Kupferschmiede und Spängler, sodann ein neuer Dampfkessel in der Werkstätte, sammt Ofen und 80 Schuh hohem Rauchfange, sowie ein neuer Tyres-Ofen hergestellt worden. Die Locomotiv-Remise des äussern Bahnhofes wurde zu einem Heizhause für 10 Maschinen sammt Tender umgestaltet, der Plafond mit Blech beschlagen, 10 neue blecherne Rauchabzüge, 10 neue Kraniche sammt den erforderlichen Holzgerüsten angebracht, und eine neue 119 Klafter lange Wasserleitung vom alten Heizhause bis zur oben erwähnten umgestalteten Remise gelegt. Im zweiten Stocke des Aufnahmsgebäudes ist ein Theil des Corridors durch hölzerne Glas-Abtheilungswände zu Kanzlei-Localitäten hergerichtet, ebenso wurde die zu ebener Erde bestandene Waschküche zum Kanzleigebrauche umgestaltet. Bei dem Auf- und Abgabs-Magazine wurde eine 62 Klafter lange Rampe aus Stein erbaut, und mit einer 3 Zoll starken Pfostenbedielung versehen. In den ebenerdigen Localitäten zwischen den Bastei-Thoren sind nach dem äusseren Bahnhofe zu 6 grosse Fenster ausgebrochen, und 2 von diesen Localitäten zu Depôt-Räumen hergerichtet worden.

Bei einem Wächterhause der Station Bubenč ist ein neuer 13 Fuss tiefer Hausbrunnen gegraben, und bei 2 Signal-Hütten der Prag-Bodenbacher Strecke ein Vorbau hergestellt worden.

Die Station Nestersitz wurde dem Frachtenverkehre eröffnet.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I.

In Wien wurde die Plattform des Waaren-Magazins bedeutend vergrössert, und ein Schuppen für die Omnibus-Wagen erbaut.

In Matzleinsdorf wurde eine Kohlenrutsche aus Holz mit 5 Abtheilungen, in Atzgersdorf und Meidling wurden isolirt stehende Plattform-Rampen aus Holz, und auf jeder derselben eine Hütte zur Aufstellung einer Wage errichtet.

Durch den begonnenen aber noch nicht vollendeten Bau der Wasserleitung zwischen Wien und Meidling werden diese Stationen eine andere Einrichtung erhalten. Früher waren nämlich im Heizhause der Station Wien 2 gusseiserne getrennte Reservoirs aufgestellt, wovon eines durch das im Wasserhause der landesbef. Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft befindliche Druckwerk, das andere aus dem neben dem Heizhause selbst befindlichen Brunnen mittelst Handpumpwerk gespeist wurde. Da aber die erhaltene Wassermenge namentlich zur Sommerszeit für den ausserordentlich lebhaften Verkehr nicht genügte, und sich ausserdem dem Wasserbezuge aus dem der Maschinen-Fabrik gehörigen Wasserhause Schwierigkeiten entgegenstellten, wurde in diesem Jahre eine Wasserleitung von Wien nach Meidling gelegt und hier eine Dampfpumpe aufgestellt. Obschon das dazu gehörige Wasser-Stations-Gebäude noch nicht vollkommen vollendet ist, wurden dessenungeachtet bereits schon Ende 1854 die beiden Reservoirs des Wiener Heizhauses mit einander verbunden und ausschliesslich von Meidling aus gespeist. Das Handpumpwerk neben dem Heizhause in Wien besteht fort, und dient als Reserve, um bei allfälligem Versagen oder einer Reparatur der Meidlinger Wasserleitung die Reservoirs dennoch füllen zu können. Demnach bestand zu Ende dieses Verwaltungs-Jahres nur mehr eine einfache Anstalt zum Wassernehmen in Wien.

In der Station Baden wurde ein Gebäude zu einer Arbeiter-Caserne umgestaltet.

Früher bestanden in Neustadt 3 Personen-Hallen, 2 derselben wurden in diesem Jahre vereinigt und zu Wagen-Reparatur-Werkstätten eingerichtet.

In der Station Gloggnitz wurde ein zum Theile gemauertes Waaren-Magazin, eine Caserne aus Riegelwänden zur Unterbringung von Packern und Conducteuren, ein hölzerner Schuppen zur Aufbewahrung von Bauhölzern, ein Material-Depôt aus altem Holze, und endlich in der Station Payerbach ein Waaren-Magazin aus Riegelwänden erbaut.

In der Station Mürzzuschlag wurde eine grosse Wagen-Reparatur-Werkstätte, ein gemauerter Schuppen zur Aufbewahrung von Feuerlösch-Requisiten und ein provisorisches Kohlen-Magazin errichtet.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II.

Am Aufnahmsgebäude zu Pernegg wurde ein Zubau hergestellt.

Die durch Aufhebung der Werkstätten in Pöltschach und Spielfeld ausser Benützung gesetzten Räumlichkeiten wurden zu Wohnungen für Beamte eingerichtet. Zu ähnlichen Zwecken wurde ein Privat-Haus in der Station Steinbrück angekauft und eingerichtet.

Auf der südöstlichen Staatsbahn wurden auf der Strecke zwischen Waitzen und Dunakesz 4 Wächterhäuser erbaut.

In der Station Pest wurde aus Holz ein Gebäude für eine Kesselschmiede errichtet. In eben dieser Station fand die Umdeckung des Schieferdaches nebst Herstellung von Blitzableitern bei der Personen-Halle, und die Canalisirung des Bahnhofes Statt; ferner wurde daselbst ein Putz-Canal angelegt, und ein Wasserkrahn vor dem zweiten Heizhause aufgestellt.

In den Stationen Vecsés, Monor und Alberti-Irsa wurden die Brunnen für die künftig zu erbauenden Wasserthürme gegraben.

Auf der östlichen Staatsbahn.

In Folge der an der unteren Donau in diesem Jahre eingetretenen Verkehrs-Hemmnisse hat sich der namhafte Transport von Wolle und Getreide aus Russland grösstentheils der östlichen Bahn zugewendet. Zur Unterbringung der Waarenballen musste daher in Krakau ein 80 Klafter langes hölzernes Waaren-Magazin erbaut werden.

Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn.

An den Stations-Gebäuden der älteren Linie wurden, ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten, einige Amts-Localitäten und Wohnungen für Beamte und Diener hergestellt. Die bedeutendsten diessfälligen Arbeiten entfallen auf die Stationen Verona Porta vescova und Venedig. Provisorische Anstalten zum Wassernehmen wurden in diesem Verwaltungsjahre in den Stationen S. Bonifacio, Pojana und Marano eingerichtet. In Verona wurde zunächst der Hauptwerkstätte eine provisorische Wagen-Remise errichtet.

Uebersicht IV der Fahrbetriebs-Mittel auf den im Betriebe stehenden

Benennung der Staatsbahnen	Bahnlänge, für welche die Fahrmittel benützt werden	Locomotive									Zusammen
		mit 3 Räderpaaren					mit 4 Räderpaaren			mit 5 Räderpaaren	
		0 Kateg.	I. Kateg.	II. Kateg.	III. Kateg.	IV. Kateg.	II. Kateg.	III. Kateg.	Preis-Locomotive f. d. Semmering	nach Engerth's System f. d. Semmering	
		Zahl									
Nördliche (excl. Bodenbach-sächsisch. Gränze)	62	6	15	37	.	.	.	73	.	.	131
Südliche, Section I .	22½	16	6	3	15	4	.	14	4	26	88
Südliche, Section II .	41½	.	.	17	.	.	22	60	.	.	99
Südöstliche (exclus. Marchegg - Pressburg)	56½	1	.	12	101	4	.	2	.	.	120
Oestliche	9¼	.	4	2	4	.	.	1	.	.	11
Lomb.-venez.	43½	28	.	22	25	.	6	.	.	.	81
Zusammen . .	235¼	51	25	93	145	8	28	150	4	26	530
Der p. K. F. Nordbahn sind ferner zum Betriebe der Strecke Marchegg - Pressburg von der südöstlichen Bahn dargeliehen	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	4
Die Staatsverwaltung besitzt daher im Ganzen an Fahrbetriebs-Mitteln . . .	.	51	25	93	149	8	28	150	4	26	534

II. Betriebs-Einrichtungen.

Fahrbetriebs-Mittel.

a. Stand derselben.

Die Uebersicht IV enthält den Stand der Fahrbetriebs-Mittel auf den im Betriebe stehenden k. k. österreichischen Staatsbahnen mit Ende des Verwaltungs-Jahres 1854, und umfasst Locomotive, Tender, Wagen und Schneepflüge wie im vorjährigen Verwaltungs-Berichte. Auch folgt am Schlusse des diessjährigen Verwaltungs-Berichtes eine Beilage zu dieser Uebersicht, welche einige nähere Details über die Fahrbetriebs-Mittel enthält.

k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1854.

Tender			Personen-Wagen					Lastwagen					Schnee-pflüge
mit 2	mit 3		mit 2	mit 3	mit 4	Zusammen		mit 2	mit 3	mit 4	Zusammen		
Räderpaaren		Zusammen	Achsen				mit Achsen	Achsen				mit Achsen	
Zahl													
85	26	111	.	.	143	143	572	268	.	882	1.150	4.064	19
28	36	64	.	5	183	188	747	109	9	313	431	1.497	14
73	14	87	.	.	95	95	380	217	.	598	815	2.826	17
16	94	110	.	1	131	132	527	278	276	969	1.523	5.260	12
2	9	11	4	14	.	18	50	24	56	48	128	408	2
60	19	79	30	106	67	203	646	625	24	.	649	1.322	.
264	198	462	34	126	619	779	2.922	1.521	365	2.810	4.696	15.377	64
.	4	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
264	202	466	34	126	619	779	2.922	1.521	365	2.810	4.696	15.377	64

Laut vorstehender Uebersicht besass die Staats-Verwaltung mit Ende des Jahres 1854 zusammen . . . . . 534 Locomotive,

wovon . . . . . 4 „

wie schon im Vorjahre bemerkt, aus dem Stande der südöstlichen Bahn, der priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zum Betriebe der Strecke Marchegg-Pressburg dargeliehen wurden, so dass für die in eigener Regie betriebenen Staats-Bahnstrecken . . . . . 530 Locomotive,

oder im Durchschnitte auf 1 Bahnmeile . . . . . 2·25 „

entfallen, wobei nur zu bemerken ist, dass, wie im vorhergehenden Jahre, auch hier die zu Grunde gelegten Bahnlängen dem tarif-mässigen Meilen-Ausmaasse entsprechen.

Die Bahnen, einzeln betrachtet, ergeben folgende Verhältnisse.

Auf der	nördlichen	Bahn		sind vorhanden	131,	also auf die Bahnmeile	2·1	Stück,
„ „	südlichen	„	S. I „	„	88	„ „ „ „	3·9	„
„ „	südlichen	„	S. II „	„	99	„ „ „ „	2·4	„
„ „	südöstlichen	„	„	„	120	„ „ „ „	2·1	„
„ „	östlichen	„	„	„	11	„ „ „ „	1·2	„
„ „	lomb.-venez.	„	„	„	81	„ „ „ „	1·8	„

Der Locomotiv-Stand der östlichen Bahn umfasst drei Locomotive, welche in Folge des gestiegenen Verkehrs von der nördlichen Bahn dargeliehen wurden und daher auch aus dem Stande der letzteren gestrichen worden sind.

Von allen Bahnen besitzt die südliche Staatsbahn, Section I, die grösste Anzahl Locomotive im Verhältnisse zu ihrer Bahnlänge, denn auf 1 Bahnmeile entfallen 3·9 Locomotive. Diese über den Stand der übrigen Bahnen nicht unbedeutend sich erhebende Zahl erklärt sich einestheils durch die Semmeringer Gebirgsbahn, welche zu ihrem für sich ganz abgeschlossenen Betriebe vermöge der abnormen Steigungs-Verhältnisse eine grössere Anzahl Locomotive erfordert, als eine jede der übrigen Bahnen, anderntheils durch den bekannten lebhaften Personen-Verkehr, welcher während der Sommermonate zwischen Wien und Wiener-Neustadt und den meisten Zwischen-Stationen Platz greift.

Was die Construction und Leistungsfähigkeit der vorhandenen Locomotive betrifft, so ist derselben bereits im vorjährigen Berichte Erwähnung gethan, und, mit Ausnahme der Semmering- so wie der zur Preisbewerbung aufgestellt gewesenen und in das Eigenthum der Staats-Verwaltung übergegangenen Locomotive, finden sich auch an den im Jahre 1854 hinzugekommenen Maschinen im Allgemeinen keine wesentlichen Abweichungen.

Was die für den Semmering-Betrieb eingelieferten Concurs-Locomotive anbelangt, so wird in Bezug auf deren Construction und Leistungen auf das im

Jahre 1852 bei C. Gerold in Wien erschienene Werk des k. k. Sections-Rathes Ritter von Schmid hingewiesen.

Auch in Bezug auf die Maschinen, die gegenwärtig für den Betrieb der Semmering-Gebirgsbahn in Verwendung stehen, muss, was ihre besondere Construction und ihre Leistungen anbelangt, auf die im Jahre 1854 ebenfalls bei C. Gerold erschienene Abhandlung „Die Locomotive der Staats-Eisenbahn über den Semmering" hingedeutet werden, so dass hier nur einige allgemeine Kennzeichen derselben zur Sprache kommen.

Diese nach dem Systeme Engerth's ausgeführten Berg-Maschinen haben zwei Untergestelle, ein vorderes oder Maschinen-Gestell und ein hinteres oder Tender-Gestell. Beide Gestelle verbinden sich unter dem cylindrischen Kessel zu einem gemeinschaftlichen Drehungspuncte, und sind hier um einen gemeinschaftlichen Bolzen beweglich, durch welche sinnreiche Verbindungsweise den Locomotiven die Möglichkeit verliehen wird, mit Sicherheit scharfe Krümmungen zu durchlaufen. Unter dem Vordergestell, welches dem cylindrischen Kessel zur Auflage dient, befinden sich 3 Triebräder-Paare, welche unter einander gekuppelt sind. Zur Vermehrung des Adhäsions-Gewichtes und zur Erzielung der für den Semmering erforderlichen grossen Leistungsfähigkeit sind zu beiden Seiten des cylindrischen Kessels die Wasserkästen angebracht, durch welche Construction die Maschine in die Kategorie der sogenannten Tender-Maschinen (Tauk-Engines) eingereiht wird. Das hintere oder Tender-Gestell hat zwei Räderpaare. Zwischen diesen liegt die Feuerkiste und ruht zugleich verschiebbar auf den Rahmen des Gestelles. Am Ende des Gestelles befindet sich der Raum zur Aufnahme des Brennmaterials. Der Steuerungs-Mechanismus liegt nicht unter dem Kessel, sondern ausserhalb der Räder.

Diese Locomotive, für Verhältnisse wie jene des Semmerings bis jetzt noch nicht übertroffen, sind im Stande, auf horizontaler Bahn eine Brutto-Last von 18.000 Centnern mit der Geschwindigkeit von 3 Meilen in einer Stunde zu befördern, eine Leistungsfähigkeit, welche 299 Pferdekräften gleich kömmt.

Von den beim Regie-Betriebe vorhandenen Locomotiven

repräsentiren die Locomotive	der	0	Kateg.	51	an	der	Zahl	3.366	Pferdekräfte,
„ „ „	„	I.	„	25	„	„	„	2.200	„
„ „ „	„	II.	„	121	„	„	„	11.979	„
„ „ „	„	III.	„	295	„	„	„	39.235	„
„ „ „	„	IV.	„	8	„	„	„	1.728	„
die Semmering-Locomotive nach Engerth's System, sammt den Preis-Locomotiven . .				30	„	„	„	8.970	„
zusammen sämmtliche Locomotive				530	an	der	Zahl	67.478	Pferdekräfte,
daher auf eine Bahnmeile								286·8	„

entfallen.

Betrachtet man die einzelnen Bahnen, so stellt sich Folgendes heraus.

Auf nachbenannten Bahnen	haben alle Locomotive zusammen	hat durchschnittlich 1 Locomotiv	entfallen auf 1 Bahnmeile
	Pferdekräfte		
Nördliche	15.088	115·2	243·4
Südliche, Section I .	15.572	176·9	692·1
Südliche, Section II.	11.841	119·6	285·3
Südöstliche	15.817	131·8	279·9
Oestliche	1.215	110·5	131·4
Lomb.-venez. . . .	7.945	98·1	182·6

Hieraus ist zu entnehmen, dass die südliche Bahn, Section I, im Durchschnitte die stärksten und die lombardisch-venezianischen die schwächsten Locomotive besitzt. Auf die erstgenannte Bahn entfällt die grösste, dagegen auf die östliche die geringste Anzahl Pferdekräfte für eine Bahnmeile.

Gegenüber dem Jahre 1853 ist die Zahl der auf 1 Bahnmeile entfallenden Pferdekräfte auf der nördlichen, südöstlichen und lombardisch-venezianischen Bahn geringer, dagegen auf der östlichen Staatsbahn grösser geworden. Diese Differenzen erklären sich bei der nördlichen und östlichen Bahn gegenseitig dadurch, dass, wie schon erwähnt wurde, die erstere an die letztere 3 Locomotive abgetreten hat; bei der südöstlichen und lombardisch-venezianischen Bahn liegt der Grund in der Erweiterung dieser Bahnlinien, indem wohl eine Neuanschaffung von Locomotiven, jedoch nicht in einem dem früher bestandenen Verhältnisse gleichkommenden Maasse stattgefunden hat.

Wird das Verhältniss der Zahl der Locomotive zur Leistungsfähigkeit näher in Betracht gezogen, so gibt sich zwischen den einzelnen Bahnen eine grosse Verschiedenheit zu erkennen, die namentlich bei der südlichen Bahn, Section I, in Vergleichung mit den übrigen sehr auffallend ist. Wird beispielsweise, wie im vorjährigen Berichte, diese Vergleichung gegenüber der lombardisch-venezianischen Bahn angestellt, so ist die Zahl der Locomotive für eine Bahnmeile auf der

nördlichen . . . . . um 16·6 Percent grösser,
südlichen, Section I . . . . . „ 116·6 „ „
südlichen, Section II . . . . . „ 33·3 „ „
südöstlichen . . . . . „ 16·6 „ „

und die Zahl der Pferdekräfte für eine Bahnmeile auf der

nördlichen . . . . . um 33·3 Percent grösser,
südlichen, Section I . . . . . „ 279·0 „ „
südlichen, Section II . . . . . „ 56·2 „ „
südöstlichen . . . . . „ 53·3 „ „

als auf den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen.

Von der Gesammtzahl der am Ende des Jahres 1854 im Besitze der Staats-Verwaltung gewesenen 534 Stück Locomotive sind 326 im Inlande und 208 im Auslande und zwar in folgenden Fabriken erzeugt worden:

in der Fabrik der Wien-Raaber (ehemals Wien-Gloggnitzer) Eisenbahn	206 Stück.
„ „ „ des W. Günther in Wiener-Neustadt	115 „
„ „ „ „ W. Norris in Wien	3 „
in eigener Regie und zwar in der Werkstätte zu Verona	2 „

in der Fabrik der Gesellschaft J. Cockerill in Seraing	72 Stück.
„ „ „ des W. Norris in Philadelphia	30 „
„ „ „ „ J. v. Maffei in München	29 „
„ „ „ „ E. Kessler in Karlsruhe	22 „
„ „ „ „ J. Meyer in Mühlhausen	19 „
„ „ „ „ Sharp et Comp. in Manchester	19 „
„ „ „ „ A. Borsig in Berlin	8 „
„ „ „ „ R. Stephenson in Newcastle	5 „
„ „ „ „ Rennie in London	3 „
„ „ „ „ Hawthorn in Newcastle	1 „

Tender besass die Staats-Verwaltung mit Ende des Jahres 1854 466 Stück, hiervon gehen für die der priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn dargeliehenen 4 Locomotive ab . . . . . 4 „

daher verbleiben für die in Regie betriebenen Bahnstrecken . . . . 462 Tender.

Da jedoch die auf den Semmering-Maschinen und auf einer der vier Concurs-Locomotive vorhandenen Behälter zur Aufnahme des Brennstoffes ganz die Stelle der Tender vertreten, so müssen diese, um, wie im vorjährigen Berichte, zwischen der Zahl der Tender und der Gesammtbahnlänge sowie zwischen der Zahl der Tender und der Locomotive eine Vergleichung anstellen zu können, in die Gesammtzahl der Tender einbezogen werden, wodurch diese auf 489 gebracht wird.

Somit entfallen im Durchschnitte auf 1 Bahnmeile 2·1 Stück, und die Anzahl der Tender ist um 7·7 Percent oder nahe um $^1/_{13}$ kleiner als die Gesammtanzahl der Locomotive.

Auf den einzelnen Bahnen sind Tender vorhanden, und zwar:

auf der nördlichen 111, also um 15·27 Percent oder nahe $^1/_6$ weniger als Locomotive,
„ „ südl., S. I, mit Einbeziehung der oben erwähnten auf den Semmering-Locomotiven vorhandenen Tender 91, also um 3·41% oder nahe $^1/_{29}$ mehr als Locomotive,
auf der südlichen, S. II . 87 „ „ 12·12% „ „ $^1/_8$ weniger „ „
„ „ südöstlichen . . 110 „ „ 8·33% „ „ $^1/_{12}$ „ „ „
„ „ östlichen . . . 11 „ ist die Zahl der Tender d. Zahl d. Locomotive gleich,
„ „ lomb.-venez. . . 79 „ um 2·47% oder nahe $^1/_{40}$ weniger als Locomotive.

In Bezug auf die Grösse der 4 und 6rädrigen Tender gilt das bereits im vorjährigen Berichte Gesagte, und nur hinsichtlich der auf den Semmering-Locomotiven angebrachten Tender ist zu erwähnen, dass deren Wasserbehälter 180 Cubik-Fuss fassen und ein Raum für 90 Centner Brennholz vorhanden ist.

Von den Tendern sind 42·8 Percent mit 3 Räderpaaren versehen. Auf den einzelnen Bahnen sind davon vorhanden und zwar:

auf der nördlichen	24·3	Percent,
„ „ südlichen, Section I	56·2	„
„ „ südlichen, Section II	16·1	„
„ „ südöstlichen	85·5	„
„ „ östlichen	81·2	„
„ „ lomb.-venez.	24·0	„

Von den am Ende des Jahres 1854 vorhandenen Tendern beläuft sich die Zahl der im Inlande erzeugten auf 359, der im Auslande erzeugten auf 107 Stück, und zwar wurden erzeugt:

in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	130	Stück,
„ „ „ am Tabor in Wien	113	„
„ „ „ des V. Prick „ „	70	„
„ „ „ „ W. Norris „ „	22	„
„ „ „ „ W. Günther in Wiener-Neustadt	17	„
„ „ „ „ G. Sigl in Wien	5	„
in eigener Regie und zwar in der Werkstätte zu Verona	2	„

---

in der Fabrik des J. Cockerill in Seraing	44	Stück,
„ „ „ „ Sharp et Comp. in Manchester	18	„
„ „ „ „ J. v. Maffei in München	14	„
„ „ „ „ A. Borsig in Berlin	8	„
„ „ „ „ J. Meyer in Mühlhausen	7	„
„ „ „ „ E. Kessler in Karlsruhe	6	„
„ „ „ „ Stephenson in Newcastle	5	„
„ „ „ „ Rennie in London	3	„
„ „ „ „ W. Norris in Philadelphia	1	„
„ „ „ „ Hawthorn in Newcastle	1	„

Auf allen Staatsbahnen zusammen waren am Ende des Jahres 1854 vorhanden:

Personen-Wagen	779	Stück mit	2.922	Achsen,
Lastwagen	4.696	„ „	15.377	„

und im Durchschnitte entfallen mithin auf 1 Bahnmeile

Personen-Wagen	3·31	Stück mit	12·42	Achsen,
Lastwagen	19·96	„ „	65·36	„

Die einzelnen Bahnen geben folgende Verhältnisse.

Personen-Wagen.

Auf nachbenannten Bahnen	sind vorhanden		entfallen auf 1 Bahnmeile	
	Stück	mit der Achsenzahl	Stück	mit der Achsenzahl
Nördliche	143	572	2·31	9·23
Südliche, Section I . .	188	747	8·36	33·20
Südliche, Section II . .	95	380	2·29	9·16
Südöstliche	132	527	2·34	9·33
Oestliche	18	50	1·95	5·41
Lomb.-venez.	203	646	4·67	14·85

Lastwagen.

Auf nachbenannten Bahnen	sind vorhanden		entfallen auf 1 Bahnmeile	
	Stück	mit der Achsenzahl	Stück	mit der Achsenzahl
Nördliche	1.150	4.064	18·55	65·55
Südliche, Section I . .	431	1.497	19·16	66·53
Südliche, Section II . .	815	2.826	19·64	68·10
Südöstliche	1.523	5.260	26·96	93·10
Oestliche	128	408	13·84	44·11
Lomb.-venez.	649	1.322	14·92	30·39

Die geringste Anzahl der Personenwagen-Achsen entfällt auf 1 Bahnmeile der östlichen, die grösste dagegen auf 1 Bahnmeile der südlichen Bahn, Section I, an welche sich zunächst die lombardisch-venezianische Bahn reiht.

Von den Lastwagen-Achsen entfällt die kleinste Anzahl auf die lombardisch-venezianische und die grösste auf die südöstliche Staatsbahn.

Diese Verhältnisszahlen repräsentiren gewissermaassen auch die Grösse des Personen-, so wie des Frachten-Verkehrs auf den einzelnen Bahnen.

Die Zahl der Sitzplätze beläuft sich bei allen 779 Personen-Wagen auf 40.791, wovon im Durchschnitte

auf 1 Bahnmeile . . . . . 173·39 Sitzplätze,
„ 1 Wagen . . . . . 52·36 „
und „ 1 Achse . . . . . 13·96 „

entfallen.

Einzeln betrachtet, geben die Bahnen folgende Verhältnisse.

Sitzplätze in Personen-Wagen.

Auf nachbenannten Bahnen	sind Sitzplätze vorhanden im Ganzen	und entfallen auf		
		1 Bahnmeile	1 Wagen	1 Achse
	in der Zahl			
Nördliche	8.104	130·71	56·67	14·17
Südliche, Section I . .	9.884	439·29	52·57	13·23
Südliche, Section II . .	5.159	124·31	54·31	13·58
Südöstliche	6.713	118·81	50·86	12·74
Oestliche	858	92·76	47·67	17·16
Lomb.-venez.	10.073	231·56	49·62	15·59

Die Ladungsfähigkeit aller vorhandenen Lastwagen beträgt 756.425 Centner; hiervon entfällt im Durchschnitte

auf 1 Bahnmeile . . . . . 3.215·41 Centner Ladungsfähigkeit,
„ 1 Wagen . . . . . 161·08 „ „
„ 1 Achse . . . . . 49·19 „ „

Auf den einzelnen Bahnen ergeben sich folgende Verhältnisse.

Ladungsfähigkeit der Lastwagen.

Auf nachbenannten Bahnen	ist Ladungsfähigkeit vorhanden im Ganzen	und entfällt auf		
		1 Bahnmeile	1 Wagen	1 Achse
	in Centnern			
Nördliche	197.840	3.190·97	172·03	48·68
Südliche, Section I . .	71.100	3.160·00	164·97	47·49
Südliche, Section II . .	136.760	3.295·42	167·80	48·39
Südöstliche	257.560	4.558·58	169·11	48·97
Oestliche	18.600	2.010·81	145·31	45·59
Lomb.-venez.	74.565	1.714·13	114·89	56 40

Wie oben bereits ermittelt, entfallen auf 1 Bahnmeile der Gesammtbahnen

12·42 Personenwagen-Achsen und
65·36 Lastwagen-Achsen,

zusammen daher . . . 77·78 Wagen-Achsen, und die Personenwagen-Achsen betragen 15·97 Percent von der Gesammtzahl der Achsen.

Auf den einzelnen Bahnen stellt sich die Zahl der auf 1 Bahnmeile entfallenden Personenwagen- und Lastwagen-Achsen, und der in Percenten ausgedrückte Antheil an Personenwagen-Achsen dar, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen Personenwagen- und Lastwagen-Achsen auf 1 Bahnmeile	betragen die Personenwagen-Achsen von der Gesammt-Achsenzahl
	in der Zahl	in Percenten
Nördliche	74·78	12·34
Südliche, Section I	99·73	33·29
Südliche, Section II	77·26	11·85
Südöstliche	102·43	9·11
Oestliche	49·52	10·92
Lombardisch-venezianische . .	45·24	32·82

Vergleicht man die Anzahl der Achsen und der Sitzplätze und die Ladungsfähigkeit, so ergibt sich Folgendes.

Auf nachbenannten Bahnen	Achsenzahl auf die Bahnmeile			von der Gesammtzahl der Achsen betragen			
	bei Personen-Wagen	bei Lastwagen	Zusammen	die Personenwagen-Achsen		die Lastwagen-Achsen	
				Percente	mit Sitz-Plätzen pr. Achse	Percente	mit Ladungs-Fähigkeit pr. Achse
Nördliche	9·23	65·55	74·78	12·34	14·17	87·66	48·68
Südliche, Section I .	33·20	66·53	99·73	33·29	13·23	66·71	47·49
Südliche, Section II .	9·16	68·10	77·26	11·85	13·58	88·15	48·39
Südöstliche	9·33	93·10	102·43	9·11	12·74	90·89	48·97
Oestliche	5·41	44·11	49·52	10·92	17·16	89·08	45·59
Lomb.-venez. . . .	14·85	30·39	45·24	32·82	15·59	67·18	56·40
Im Durchschnitte von allen Bahnen . . .	12·42	65·36	77·78	15·97	13·96	84·03	49·19

Die grösste Achsenanzahl entfällt auf die südöstliche Bahn, und 90·89 Percent hiervon gehören den Lastwagen, welcher Antheil, wie im vorhergehenden Jahre, auch in diesem Jahre der hervorragendste ist.

Die kleinste Anzahl Achsen entfällt auf 1 Meile der lombardisch-venezianischen Bahn. Dieselbe ist in Vergleichung zum vorjährigen Stande hinter die östliche Bahn getreten, was seinen Grund darin hat, dass die in Betracht gezogene Anzahl Bahnmeilen durch die stattgefundene Verlängerung der Bahn bis Coccaglio gegen das Jahr zuvor grösser geworden, dagegen die Zahl der Wagen nur unbedeutend vermehrt worden ist.

Die Verhältnisse der östlichen Bahn sind sich gleich geblieben.

Bei den übrigen Bahnen hat sich die auf 1 Meile entfallende Anzahl Wagen-Achsen gegen das Jahr 1853 vermehrt.

Die grösste Anzahl Sitzplätze entfällt, wie im vorigen Jahre, auf 1 Personenwagen-Achse der östlichen, und sodann der lombardisch-venezianischen Bahn.

Auch entfällt, wie damals, die grösste Ladungsfähigkeit auf 1 Lastwagen-Achse der lombardisch-venezianischen Bahn, die kleinste aber auf eine der östlichen Bahn.

Von der mit Ende des Jahres 1854 vorhandenen Gesammtzahl Wagen sind: 753 Personen-Wagen und 4.528 Lastwagen im Inlande und
26 „ „ „ 168 „ „ Auslande erzeugt worden, und zwar

	Personen-Wagen	Lastwagen
in eigener Regie in verschiedenen Werkstätten	204	773
in der Maschinen-Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	347	1.563
„ „ Wagen-Fabrik des J. Spiring „ „	67	464
„ „ „ „ „ D. Heindorfer „ „	47	293
„ „ „ „ „ D. Heindorfer und Strodl „ „	—	22
„ „ „ „ „ D. Heindorfer und Moser „ „	11	—
„ „ „ „ „ E. Kraft „ „	—	100
„ „ „ „ „ E. Kraft, Moser und Angeli „ „	5	31
„ „ „ „ „ Moser „ „	—	43
„ „ „ „ „ Moser und Angeli „ „	—	4
„ „ Maschinen-Fabrik „ H. D. Schmid „ „	—	525
„ „ „ „ am Tabor „ „	—	100
„ „ „ „ des W. Norris „ „	38	79
„ „ „ „ „ F. Beitl in Prag	—	28
„ „ „ „ „ F. Ringhofer „ „	—	120
„ „ „ „ „ Baron Rothschild'schen Eisenwerkes in Witkowitz	—	64
„ „ Wagen-Fabrik „ Grondona in Mailand	34	319
in der Maschinen-Werkstätte der oberschles. Eisenbahn in Breslau	18	88
„ „ Maschinen-Fabrik des E. Kessler in Esslingen	—	80
„ „ Fabrik des Thielemann und Eggena in Kassel	8	—

Wie aus dem Verwaltungs-Berichte des Jahres 1853 hervorgeht, sind von den in Regie erzeugten Wagen 148 Personen- und 501 Lastwagen noch vor Einlösung der Privat-Bahnen in deren Werkstätten gebaut worden.

Die Zahl der bis Ende 1854 in den Werkstätten der in Staats-Regie betriebenen Bahnen erzeugten Personen-Wagen beläuft sich daher auf 56 und die der Lastwagen auf 272.

Die Erzeugung neuer Wagen in eigener Regie hat, wie im Jahre zuvor, nur in den Werkstätten zu Gratz, Laibach, Pest und Verona Statt gefunden.

Schneepflüge waren am Ende des Jahres 1854 auf allen Bahnen zusammen 64 Stück vorhanden.

Hiervon entfielen

auf die nördliche	Bahn	19	Stück,	somit	auf	je	3·3	Bahnmeilen	ein	Stück,
„ „ südliche	„ S. I,	14	„	„	„	„	1·6	„	„	„
„ „ „	„ S. II,	17	„	„	„	„	2·4	„	„	„
„ „ südöstliche	„	12	„	„	„	„	4·7	„	„	„
„ „ östliche	„	2	„	„	„	„	4·6	„	„	„

Sämmtliche Schneepflüge sind aus den Fabriken des Inlandes hervorgegangen.

b. Herstellungen und Anschaffungen im Jahre 1854.

Durch Bestellungen und beziehungsweise Anfertigung in eigener Regie wurde der Stand der Fahrbetriebs-Mittel um 57 Locomotive, 51 Tender, 100 Personen-Wagen, 593 Lastwagen und 5 Schneepflüge vergrössert, welche Vermehrung

bei den Locomotiven	13·67 Percent,
„ „ Tendern	14·17 „
„ „ Personen-Wagen	17·95 „
„ „ Lastwagen	15·77 „
„ „ Schneepflügen	10·63 „

der mit Ablauf des Jahres 1853 vorhanden gewesenen Gesammtzahl beträgt.

Diese Fahrbetriebs-Mittel sind erzeugt worden, und zwar:

Locomotive:

in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	19 Stück,
„ „ „ des W. Günther in Wiener-Neustadt	14 „
„ „ „ der Gesellschaft J. Cockerill in Seraing	14 „
„ „ „ des E. Kessler in Karlsruhe	8 „
„ eigener Regie auf der lombardisch-venezianischen Bahn . .	2 „

Tender:

in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien	18 Stück,
„ „ „ des W. Günther in Wiener-Neustadt	11 „
„ „ „ „ V. Prick in Wien	20 „
„ eigener Regie auf der lombardisch-venezianischen Bahn . .	2 „

Personen-Wagen:

in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien.	80 Stück,
„ „ „ des Thielemann und Eggena in Kassel	8 „
„ eigener Regie auf der südlichen Bahn, Section II	2 „
„ „ „ „ „ lombardisch-venezianischen Bahn .	10 „

Lastwagen:

in der Fabrik der Wien-Raaber Bahn in Wien.	20 Stück,
„ „ „ des E. Kraft in Wien	22 „
„ „ „ „ Spiring „ „	161 „

in der Fabrik des H. D. Schmid in Wien . . . . . 236 Stück,
„ „ „ „ F. Ringhofer in Prag . . . . . 52 „
„ eigener Regie auf der südlichen Bahn, Section II . . . 13 „
„ „ „ „ „ südöstlichen „ . . . . . 40 „
„ „ „ „ „ lomb.-venez. „ . . . . . 20 „
„ der Fabrik des E. Kessler in Esslingen . . . . . 29 „

Schneepflüge:

in der Fabrik des H. D. Schmid in Wien . . . . . 5 Stück.

Oder auf die einzelnen Bahnen und nach den Erzeugungsorten vertheilt, wie folgt:

Gegenstände und Erzeugungsort	für nachbenannte Bahnen					
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lomb.-venez.
Locomotive.						
Wien-Raaber Fabrik in Wien . .	.	6	.	10	.	3
W. Günther in Wiener-Neustadt .	.	.	.	8	.	6
Cockerill in Seraing	.	14	.	.	.	.
E. Kessler in Karlsruhe	.	8	.	.	.	.
Eigene Regie	.	.	.	.	.	2
Tender.						
Wien-Raaber Fabrik	2	9	.	4	.	3
W. Günther	.	.	.	5	.	6
V. Prick in Wien	.	.	.	14	.	6
Eigene Regie	.	.	.	.	.	2
Personen-Wagen.						
Wien-Raaber Fabrik	.	51	1	28	.	.
Thielemann & Eggena in Kassel .	.	8	.	.	.	.
Eigene Regie	.	.	2	.	.	10
Lastwagen.						
Wien-Raaber Fabrik	.	.	.	20	.	.
E. Kraft in Wien	.	3	6	13	.	.
J. Spiring in Wien	22	48	.	91	.	.
H. D. Schmid in Wien	.	45	.	191	.	.
F. Ringhofer in Prag	32	.	.	20	.	.
E. Kessler in Esslingen	29	.	.	.	.	.
Eigene Regie	.	.	13	40	.	20
Schneepflüge.						
H. D. Schmid	.	2	.	3	.	.

In der für die südliche Bahn, Sect. I, gemachten Anschaffung sind 22 Semmer Locomotive inbegriffen; 4 dieser Locomotive kamen schon im J. 1853 zur Abliefer

Die Anschaffung neuer Locomotive und anderer Fahrbetriebs-Mittel für die östliche und die lombardisch-venezianische Bahn geschah theils aus Anlass der längerung dieser Bahnlinien, theils wegen des gesteigerten Verkehres auf dens

Ausser den gewöhnlichen Erhaltungsarbeiten sind im Laufe des Jahres bei den Gegenständen des Fahr-Fundus instructus nachstehende wese Reconstructionen, Umstaltungen und Verbesserungen vorgenommen worden.

Bei 3 Semmering-Locomotiven wurde versuchsweise eine Zahnkupplung zwischen dem dritten Räderpaare des Maschinen- und dem ersten Räderpaare des Tender-Gestelles angebracht, um die Adhäsion und somit auch die Leistung dieser Maschinen zu erhöhen. Ausserdem wurden die einzelnen Räder des Tender-Gestelles unter einander gekuppelt, um den Bremsen-Effect zu vermehren.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, wurde bei 4 Locomotiven der II. Kategorie auf dieselbe Weise, wie es bei einer solchen Maschine bereits im Jahre 1853 geschehen ist, zur Erzielung einer grösseren Adhäsion und Leistungsfähigkeit noch ein Räderpaar angebracht und mit dem Triebräderpaare gekuppelt.

Der Austausch der als unverlässlich sich erweisenden Kolben-Manometer bei den Locomotiven gegen Manometer verbesserter Construction von Schäffer, Pfitzenreiter und Hoffmann, womit bereits im Vorjahre begonnen, wurde auf allen Bahnen fortgesetzt; ebenso die Versuche mit der Kirchweger'schen Condensations-Vorrichtung bei Locomotiven, dann mit verbesserten Sicherheits-Ventilen, Funkenfängern und Mitteln zur Verhinderung der Kesselstein-Bildung. Die in dem vorjährigen Berichte bereits erwähnte Verbesserung der innern Einrichtung der Personen-Wagen, die sich wesentlich auf deren grössere Geräumigkeit und die grössere Bequemlichkeit der Sitzplätze bezieht, wurde auch in diesem Jahre bei allen jenen Wagen in Anwendung gebracht, welche einer grösseren Reparatur unterzogen werden mussten. Ebenso ist auch die Mehrzahl der in diesem Jahre beigestellten neuen Personen-Wagen, was die Anordnung der Räderpaare und die Anwendung langer Tragfedern anbelangt, nach dem im vorjährigen Verwaltungs-Berichte besprochenen Systeme ausgeführt worden. Auf einigen Bahnen wurden, je nach Bedarf, ältere Wagen I. und II. Classe in Wagen III. Classe umgestaltet. Ueberdiess fand auf der südöstlichen Bahn aus Anlass dringenden Bedarfs an Conducteur-Wagen die Umstaltung von 9 grossen gedeckten Lastwagen Statt. Auf der lombard.-venezianischen Bahn wurden 7 vierrädrige altartige Personen-Wagen III. Classe in Lastwagen umgestaltet. Ebenso wurde auf dieser Bahn dem Bedürfnisse nach einem Salon-Wagen durch Umstaltung eines Personen-Wagens I. u. II. Classe abgeholfen. Bei den zum Betriebe der Semmering-Bahn in Benützung stehenden Wagen stellte sich wegen erhöhter Geleiseweite in den Curven aus Sicherheits-Rücksichten die Nothwendigkeit heraus, die schmalen unter 4″ 10‴ haltenden Radreifen zu beseitigen und dafür breitere Tyres in Anwendung zu bringen, mit welcher Auswechslung auch begonnen wurde. Endlich ist erwähnenswerth, dass gegen Ende des Jahres bei einigen Personen-Wagen die patentirten Lagergehäuse von Pagét versuchsweise in Anwendung gekommen sind, welche gegenüber den älteren bisher bekannten Lagern grosse Oekonomie in Bezug auf Oelverbrauch erwarten lassen.

Telegraphen und Signale.

a. Stand derselben.

Die folgende Uebersicht liefert ein Bild über Anzahl und Gattung der auf den österreichischen Staatsbahnen in Verwendung stehenden elektro-magnetischen und optischen Telegraphen, dann anderer Signale.

Uebersicht V. Ueber die Telegraphen und andere Signale auf den im

Benennung der Staatsbahnen	Gesammtlänge der Bahn in Meilen	Elektro-magnetische					
		System, nach welchem dieselben eingerichtet sind	länge der Bahn sind				
			1	2	3	4	alle Dräthe zusammen lang
			Drath-Leitungen vorhanden auf die Länge von				
			Meilen				
A. Die ganzen Bahnen.							
Nördliche	63·48	Bain Stöhrer	.	63·48	.	.	126·96
Südliche, Section I	20·18	Bain	0·61	7·86	6·81	0·69	39·52
Südliche, Section II	41·53	„	.	38·18	3·27	.	86·17
Südöstliche	59·11	„	.	49·59	9·52	.	127·74
Oestliche	8·90	„	.	7·25	1·65	.	19·45
Lombardisch-venezianische	43·74	„	.	42·82	1·11	.	88·97
Zusammen	236·94	. .	0·61	209·18	22·36	0·69	488·81
B. Die bei den Betriebs-Ergebnissen in Betracht kommenden Bahnen.							
Nördliche	62·01	Bain	.	62·01	.	.	124·02
Südliche, Section I	20·18	„	0·61	7·86	6·81	0·69	39·52
Südliche, Section II	41·53	„	.	38·18	3·27	.	86·17
Südöstliche	56·62	„	.	47·10	9·52	.	122·76
Oestliche	8·90	„	.	7·25	1·65	.	19·45
Lombardisch-venezianische	43·74	„	.	42·82	1·11	.	88·97
Zusammen	232·98	. .	0·61	205·22	22·36	0·69	480·89
C. Die bei den Betriebs-Ergebnissen nicht in Betracht kommenden Bahnen.							
Bodenbach-sächsische Gränze	1·47	Stöhrer	.	1·47	.	.	2·94
Marchegg-Pressburg	2·49	Bain	.	2·49	.	.	4·98
Zusammen	3·96	. .	.	3·96	.	.	7·92
D. Die neu hinzugekommenen Bahnstrecken.							
Wien-Gloggnitz	10·95	Bain	0·61	7·86	1·32	0·69	23·05
Gloggnitz-Mürzzuschlag	5·49	„	.	.	5·49	.	16·47
Oedenburger Flügelbahn	3·74	„	.	.	.	.	.
Felegyháza-Szegedin	7.65	„	.	7·65	.	.	15·30
Verona-Coecaglio	11·10	„	.	11·10	.	.	22·20
Zusammen	38·93	. .	0·61	26·61	6·81	0·69	77·02

Betriebe stehenden k. k. österr. Staats-Eisenbahnen mit Ende des J. 1854.

Telegraphen					Optische Telegraphen und andere Signale					
Von den Drath-Leitungen stehen dem Eisenbahn-Betriebe zu Gebote			für den Eisenbahn-Betrieb		Optische Telegraphen				fixe Scheiben für Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit	Glocken mit Drathzügen von Wächter zu Wächter
1	2	und deren Dräthe messen	bestehen Telegraphen-Stationen	sind Sprech-Apparate vorhanden	mit Körben	mit Armen	mit Scheiben	Zusammen alle drei Gattungen		
auf die Länge von					und Laternen					
Meilen			Zahl							
63·48	.	63·48	47	53	629	21	.	650	6	1
9·87	5·49	20·85	13	17	.	101	115	216	10	.
41·45	.	41·45	29	31	403	.	.	403	38	.
59·11	.	59·11	36	40	18	104	330	452	12	.
8·90	.	8·90	4	4	.	81	.	81	.	.
43·74	.	43·74	18	18	96	294	.	390	10	.
226·55	5·49	237·53	147	163	1.146	601	445	2.192	76	1
62·01	.	62·01	47	52	629	.	.	629	6	1
9·87	5·49	20·85	13	17	.	101	115	216	10	.
41·45	.	41·45	29	31	403	.	.	403	38	.
56·62	.	56·62	34	37	.	104	329	433	12	.
8·90	.	8·90	4	4	.	81	.	81	.	.
43·74	.	43·74	18	18	96	294	.	390	10	.
222·59	5·49	233·57	145	159	1.128	580	444	2.152	76	1
1·47	.	1·47	.	1	.	21	.	21	.	.
2·49	.	2·49	2	3	18	.	1	19	.	.
3·96	.	3·96	2	4	18	21	1	40	.	.
9·87	.	9·87	5	9	.	6	87	93	.	.
.	5·49	10·98	8	8	.	95	.	95	4	.
.	.	.	.	.	.	.	28	28	6	.
7·65	.	7·65	2	2	.	49	.	49	.	.
11·10	.	11·10	4	4	.	101	.	101	4	.
28·62	5·49	39·60	19	23	.	251	115	366	14	.

Alle in dieser Tabelle aufgeführten Daten stellen, mit Ausnahme jener über den elektro-magnetischen Telegraphen, wie im vorjährigen Berichte, lediglich Vorkehrungen dar, welche speciell auf das Signal-Wesen des Eisenbahn-Betriebes Bezug haben. Da aber den Eisenbahn-Betriebs-Directionen die Ueberwachung und Erhaltung der Drahtleitungen für die elektro-magnetische Telegraphie obliegt, so wurden diese Leitungen mit ihrer ganzen Länge, gleichviel ob sie für die Zwecke der Staats-Telegraphie oder des Eisenbahn-Betriebes bestehen, in die obige Darstellung aufgenommen; die Länge der dem Eisenbahn-Betriebe zu Gebote stehenden Leitungen ist in der Uebersicht abgesondert angegeben.

Elektro-magnetische Telegraphen.

Vor Allem muss vorausgeschickt werden, dass, wie schon früher bemerkt, die Strecke Wien-Gloggnitz der südlichen Staatsbahn, Section I, auch die Flügelbahnen Mödling-Laxenburg und Neustadt-Katzelsdorf umfasst. Da die Länge jener Leitungsdräthe, welche in die Betriebs-Gebäude führen, ausser Acht gelassen ist, so weicht die Länge der an den Bahnen hergestellten Leitungen, welche auf den einzelnen Strecken aus einer verschiedenen Anzahl Dräthe besteht, von der Gesammtlänge der Bahnen (jedoch nur unbedeutend) ab, und diess nur bei der südlichen Staatsbahn, Section I und II, und der lombardisch-venezianischen Staatsbahn.

Bei der südlichen Staatsbahn, Section II, ist die Länge der Drahtleitung um 0·08 Meilen, und bei der südlichen Staatsbahn, Section I, um 4·21 Meilen kleiner als die gesammte Bahnlänge. Die letztgenannte Abweichung rührt daher, weil auf der 4·21 Meilen langen Strecke von Neustadt bis Oedenburg bis zum Jahre 1854 noch keine Telegraphen-Leitung angelegt war. Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn ist auf der Strecke Mailand-Camerlata die Leitung dagegen um 0·19 Meilen länger als die Bahn.

Die Länge aller Leitungen zusammengenommen ist daher nur um 4·10 Meilen kleiner als die Gesammtlänge aller Staatsbahnen.

Von der Gesammtlänge der Leitungen bestehen:

aus 1 Drahte	. . . . .	0·26 Percent,
„ 2 Dräthen	. . . . .	89·84 „
„ 3 „	. . . . .	9·60 „
„ 4 „	. . . . .	0·30 „

Zusammen haben die Dräthe eine Länge von 488·81 Meilen.

Die einzige einfache Drahtleitung besteht zwischen Mödling und Laxenburg und ist für die Staats-Telegraphie bestimmt.

In Bezug auf die Anzahl der bestehenden Leitungsdräthe stellt sich für die einzelnen Bahnstrecken folgendes Verhältniss heraus.

Auf nachbenannten Bahnen	bestehen Leitungen mit Dräthen in der Zahl von				mit einer Drathlänge in Meilen
	1	2	3	4	
	in Percenten der Gesammtlänge der Leitungen				
Nördliche	.	100·00	.	.	126·96
Südliche, Section I . . .	3·82	49·22	42·64	4·32	39·52
Südliche, Section II . .	.	92·11	7·89	.	86·17
Südöstliche	.	83·89	16·11	.	127·74
Oestliche	.	81·46	18·54	.	19·45
Lombard.-venezianische	.	97·47	2·53	.	88·97

Durch den Hinzutritt der in diesem Jahre neu eröffneten Bahnstrecken, durch die Uebernahme der südlichen Staatsbahn, Section I, ferner durch die Abtretung eines Bahnstückes der südlichen Staatsbahn, Section II, an die südliche Staatsbahn, Section I, endlich durch die weiter unten näher besprochene Errichtung von Leitungen auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, erklären sich auch die Abweichungen, welche gegenüber der analogen vergleichenden Uebersicht des Jahres 1853 entstanden.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I und II, der östlichen und lombardisch-venezianischen Staatsbahn bestehen alle Leitungen aus Kupferdrath in der Dicke von einer bis zu anderthalb Linien. Ebenso ist auf allen neu hinzugekommenen Eisenbahn-Strecken Kupferdrath, und zwar in blankem Zustande, in Anwendung gekommen.

Ueber die Verwendung des Eisendrathes zu Telegraphen-Leitungen und über die Führung der Leitungs-Dräthe über und unter der Erde gibt der vorjährige Bericht Aufschluss.

Nachdem auf den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen im laufenden Jahre Betriebs-Telegraphen-Aemter an die Stelle der Staats-Telegraphen-Aemter getreten sind und erstere Bain'sche Apparate benützen, so wird mit Ausnahme eines einzigen in Bodenbach für den sächsischen Bahnbetriebs-Dienst aufgestellten Stöhrer'schen Apparates, die Betriebs-Correspondenz auf den österreichischen Staatsbahnen nun ausschliesslich durch Bain'sche Apparate vermittelt.

Auf allen Bahnen zusammen bestehen 147 Telegraphen-Stationen mit 163 Sprech-Apparaten. Diese Stationen zerlegen die Bahnlängen in 142 Theile, woraus für die einzelnen Stationen eine durchschnittliche Entfernung von 1·64 Meilen entsteht.

Wenn man die Bahnen einzeln betrachtet, ergibt sich Folgendes.

Auf nachbenannten Bahnen	theilen die Telegraphen-Stationen		
	in der Zahl von	die Bahnlänge in Stücke	mit der durchschnittlichen Stations-Entfernung in Meilen
Nördliche	47	47	1·35
Südliche, Section I	13	12	1·33
Südliche, Section II . . .	29	29	1·43
Südöstliche	36	35	1·69
Oestliche	4	4	2·22
Lombardisch-venezianische	18	15	2·92

Die Aenderungen, welche sich gegenüber dem vorhergehenden Jahre ergeben, sind theils den neu hinzugekommenen Bahnstücken und theils auch dem Umstande zuzuschreiben, dass auf der nördlichen Staatsbahn 1, auf der südöstlichen Staatsbahn 5 und auf den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen 8 Telegraphen-Stationen nachträglich errichtet worden sind. Dass die 18 Telegraphen-Stationen der lombardisch-venezianischen Staats-Eisenbahnen die ganze Bahnlänge nur in 15 Theile theilen, rührt daher, weil die einzelnen Strecken dieser Bahnen noch nicht unter einander verbunden sind.

Die Gründe, warum bei mehreren Bahnen auf die Zahl der Stationen eine verhältnissmässig grössere Anzahl Sprech-Apparate entfällt, sowie die Anlässe und Bedingungen, unter welchen Betriebs-Depeschen durch Staats-Telegraphen und umgekehrt Staats- oder auch Privat-Depeschen durch die Betriebs-Telegraphen befördert werden können, wurden bereits im vorjährigen Verwaltungs-Berichte näher entwickelt,

Im Jahre 1854 haben in der Station Mürzzuschlag der südlichen Staatsbahn, Section I, und in der Station Cilli der südlichen Staatsbahn, Section II, ferner auf den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen in den Stationen Treviso, Padua und Vicenza, die neu errichteten Betriebs-Telegraphen-Aemter die Besorgung der Betriebs-Depeschen von den Staats-Telegraphen-Aemtern übernommen, und der Betriebs-Telegraphen-Dienst wird somit auf allen Staatsbahnen von Bahnbetriebs-Beamten verrichtet. Eine einzige Ausnahme besteht auf der südlichen Staatsbahn, Section I, in der Station Gloggnitz; hier befördert das Staats-Telegraphen-Amt auch zugleich die Betriebs-Depeschen.

Auf der Semmering-Strecke der südlichen Staatsbahn, Section I, sind versuchsweise bereits 13 Glocken-Signale für die elektro-magnetische Telegraphie und zwar nach Dr. Krammer's Construction aufgestellt, und dieser bereits im

Jahre 1853 beabsichtigte Versuch ist auch schon im vorjährigen Berichte berührt worden.

Die Telegraphie mit Glocken-Signalen strebt mit der bestehenden Betriebs-Telegraphie dieselben gemeinschaftlichen Zwecke an, vereinigt in sich den Nutzen der optischen und elektro-magnetischen Signale, und ermöglicht das Einverständniss nicht allein zwischen Wächter und Wächter, sondern auch zwischen Wächtern und Stationen. Es wird beabsichtigt, diese Signale, ihrer überaus günstigen Erfolge wegen, auf der ganzen für den Betrieb so schwierigen Semmering-Bahn in Anwendung zu bringen.

Optische Telegraphen und Signale.

In Bezug auf das Signal-Wesen finden die im vorjährigen Berichte angeführten Bemerkungen über Einrichtung und Verbesserung auch hier ihre Anwendung, uud nur in Betreff der neu hinzugekommenen Bahnstücke ist Folgendes zu erwähnen.

Auf der Strecke von Mödling nach Laxenburg, auf der Gebirgsbahn von Gloggnitz nach Mürzzuschlag, sowie auf den neu eröffneten Strecken Szegedin-Felegyháza und Verona-Coccaglio kommen Arm-Telegraphen vor, wie sie nach und nach auf allen österreichischen Staatsbahnen eingeführt werden sollen.

Auf der Strecke Wien-Gloggnitz und Neustadt-Oedenburg bestehen 5 Schuh im Durchmesser haltende hölzerne zur Hälfte schwarz und zur Hälfte roth angestrichene Scheiben, deren obere Hälfte beweglich ist und auf- und niedergeklappt werden kann. Diese Scheiben kommen allein oder auch in Verbindung mit einem roth angestrichenen Signal-Korbe, der auf eine hohe Säule aufgezogen werden kann, zur Anwendung.

Zur Nachtzeit werden Laternen mit farbigen Gläsern und auch Pechfackeln gebraucht.

Zusammengenommen bestehen auf allen Bahnen 2.192 Telegraphen-Puncte, deren durchschnittliche Entfernung von einander 434 Klafter beträgt.

Auf der nördlichen	Bahn	ergibt sich eine durchschn. Entfernung von							391	Klaftern,
„ „ südlichen	„	S. I	„	„	„	„	„	„	375	„
„ „ „	„	S. II	„	„	„	„	„	„	413	„
„ „ südöstlichen	„		„	„	„	„	„	„	524	„
„ „ östlichen	„		„	„	„	„	„	„	439	„
„ „ lomb.-venez.	„		„	„	„	„	„	„	452	„

Was die fixen Signal-Scheiben anbelangt, so ist aus der Uebersichts-Tabelle V zu entnehmen, dass deren Anzahl sich seit dem Vorjahre vermehrt hat. Anlass hierzu gaben die neu hinzugekommenen Bahnstrecken.

Diese hinzugekommenen fixen Signale, welche dem Locomotiv-Führer als stetes Wahrzeichen zum Langsamfahren bei Vorsicht gebietenden Stellen der Bahn aufgepflanzt sind, befinden sich:

Südliche Staatsbahn, Section I, auf der Semmering-Bahn 2 am Adlitzgraben-Viaducte und 2 an der Rumpler Brücke.

Auf der Oedenburger Flügelbahn 2 am Mattersdorfer Viaducte und 2 am Oeden-Teich-Damme zwischen den Stationen Wiesen und Sauerbrunn, und 2 auf einer kurzen Strecke zwischen den Stationen Schadendorf und Marz-Rohrbach.

Auf der lombardisch-venezianischen Staatsbahn, in der Strecke Verona-Coccaglio, sind 2 am Einschnitte von S. Giorgio, sodann 2 bei der Station Lonato vor den Tunnel-Mündungen aufgestellt.

b. Herstellungen und Anschaffungen im Jahre 1854.

Abgesehen von den laufenden Erhaltungs-Arbeiten haben sich nachfolgende Herstellungen ergeben.

Auf der nördlichen Staatsbahn wurde in der Station Hochstein ein neuer Bain'scher Telegraphen-Apparat aufgestellt, der jedoch nur in den Sommer-Monaten und zwar zur Zeit des Verkehres der Schotterzüge, welche an der daselbst befindlichen Ausweichbahn mit den anderen Zügen kreuzen, verwendet wird; dadurch ist auch die Zahl der Telegraphen-Stationen um eine vermehrt worden.

In den Strecken Prag-Auwal und Prag-Bubenč wurden aus Anlass der dort bestehenden Doppelgeleise und der für Doppelgeleise vorgeschriebenen Signalisirung 35 Stück bereits vorhandene optische Tag-Signale durch je einen Korb und 35 Stück optische Nacht-Signale durch je eine grosse Signal-Laterne vervollständigt.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, wurden die Telegraphen-Leitungen sammt Sprech-Apparaten sowie die Arm-Telegraphen und die übrigen optischen Signale für die Semmering-Bahn in diesem Jahre, soweit es nicht schon im vorigen geschehen war, hergestellt und vervollständigt. Ausserdem wurden auf diesen Bahnstrecken die schon erwähnten 13 elektro-magnetischen Glocken-Signale aufgestellt, und desshalb die 3. Drathleitung angelegt.

Auf der Strecke Mödling-Laxenburg wurde eine Staats-Telegraphen-Leitung hergestellt.

Seit dem Jahre 1854 ist übrigens auch die Oedenburger Flügelbahn mit einer Betriebs-Telegraphen-Leitung versehen worden.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, wurde in Mürzzuschlag das Staats-Telegraphen-Bureau ganz aufgehoben, dagegen ein Betriebs-Telegraphen-Bureau errichtet, und dieses an die südliche Staats-Eisenbahn, Section I, überwiesen.

In Cilli wurde das Staats-Telegraphen- vom Betriebs-Telegraphen-Bureau getrennt, und letzteres ausschliesslich für die Betriebs-Correspondenz bestimmt.

Auf der südöstlichen Staatsbahn wurden in 5 Stationen der Bahnstrecke Pest-Pressburg Telegraphen-Aemter eröffnet. Die optischen Signale der Strecke Pressburg-Szolnok wurden um 17 Stück vermehrt.

Auf der neu-eröffneten Strecke Felegyháza-Szegedin wurde die bereits im Vorjahre begonnene Einrichtung des Telegraphen- und Signal-Wesens fortgesetzt und vervollständigt, und sonach auf dieser Strecke 2 Betriebs-Telegraphen-Aemter errichtet.

Auf der östlichen Staats-Eisenbahn wurden keine Neuherstellungen vorgenommen.

Auf den lombardisch-venezianischen Staats-Eisenbahnen wurde, neben der auf der Bahn von Venedig nach Mantua streckenweise schon vorhandenen einfachen Drathleitung, noch eine zweite auf eine Länge von 8·51 Meilen angelegt, so dass auf den lombardisch-venezianischen Staats-Eisenbahnen einfache Drathleitungen nicht mehr bestehen. Auf den schon im vorigen Jahre im Betriebe gestandenen Strecken sind 8 Telegraphen-Aemter neu errichtet, ausserdem die Betriebs- von den Staats-Telegraphen-Bureaux getrennt, und erstere mit Bain'schen Apparaten versehen worden.

Die Strecke Verona-Coccaglio wurde mit allen für die elektro-magnetische und optische Telegraphie nothwendigen Einrichtungen ausgestattet.

Dass für die Anlage der elektro-magnetischen Telegraphen-Leitungen ein eigener Fond bestehe und nur die Kosten der Ueberwachung und Erhaltung aus den Eisenbahn-Erträgnissen bestritten werden, ist bereits im vorjährigen Berichte näher erörtert.

Sonstige Betriebs-Einrichtungen.

In eine Beschreibung der inneren Einrichtung sämmtlicher Stations-Gebäude, Wächterhäuser, Werkstätten u. s. w. mit Mobilien und Geräthschaften wird auch für das Jahr 1854 nicht eingegangen, und nur angeführt, dass die Eröffnung der neuen Bahnstrecken über den Semmering, sowie die Eröffnung der Strecken von Felegyháza nach Szegedin und von Verona nach Coccaglio namhafte Anschaffungen nothwendig gemacht hat.

III. Kosten der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen.

Auf den im Betriebe gestandenen österreichischen Staats-Eisenbahnen ergaben sich bis zum Anfange des Jahres 1854, für Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen, die in der nachfolgenden Tabelle VI umständlich nachgewiesenen Kosten.

Uebersicht VI. Kosten der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen der mit Anfang

Gegenstand der Auslagen	Nördliche: von Brünn und resp. Olmütz bis an die sächsische Gränze		Südliche, Section I, von Wien bis Laxenburg, resp. Katzelsdorf und Mürzzuschlag	
	63·48 Meilen		16·44 Meilen	
	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen
	Gulden			
I. Vorauslagen und Tracirung	. .	76.203	. .	127.934
II. Bauauslagen, und zwar:				
Grund- und Realitäten-Einlösung	3,719.285	. .	606.745	. .
Unter- und Brücken-Bau	20,485.235	. .	16,115.989	. .
Ober-Bau	9,177.776	. .	4,752.427	. .
Gebäude-Errichtung	4,332.094	. .	2,079.080	. .
Einfriedung der Bahn und Gebäude	92.602	. .	85.311	. .
Verabfolgte und nicht definitiv verrechnete Vorschüsse	853.545	. .	953.280	. .
Zinsen für Passiv-Capitale	. .	. .	345.835	. .
Zur Tilgung übernommene Renten-Scheine und sonstige Passiva	. .		6,328.563	
		38,660.537		31,267.230
III. Fahr-Fundus instructus, und zwar:				
Locomotive und Tender	3,297.703	. .	1,384.151	. .
Personen- und Last-Wagen, dann Schneepflüge .	3,513.182		1,326.315	
		6,810.885		2,710.466
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten . . .	. .	847.609	. .	199.905
V. Bau-Regie und sonstige Auslagen	. .	1,102.909	. .	658.029
Zusammen	. .	47,498.143	. .	34,963.564
Hiervon sind abzuziehen die Beträge, welche auf die mit Anfang des Jahres 1854 wohl fertigen, aber nicht dem öffentl. Verkehre übergebenen Bahnstücke entfallen. Diese belaufen sich auf	. .	. .	. .	[1]) 17,388.156
Woraus sich folgende Anlagekosten sämmtlicher Anfangs 1854 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Staatsbahnen ergeben, und zwar . .	63·48 Meilen	47,498.143	nach Abzug der Semmering-Bahn 10·95 Meilen	17,575.408
Zieht man hiervon ab die Beträge, welche auf die nicht in Staats-Regie betriebenen Bahnstücke entfallen, mit	. .	[2]) 1,500.000	. .	. .
so verbleiben für die Anfangs 1854 in Staats-Regie betriebenen österreich. Staatsbahnen folgende Anlagekosten	nach Abzug der Strecke Bodenbach-sächsische Gränze 62·01 Meilen	45,998.143	10·95 Meilen	17,575.408
Auf 1 Meile entfallen	. .	741.786	. .	1,605.060
Vertheilt man dagegen die eben ausgewiesenen Gesammtkosten auf das den Tarifen zu Grunde gelegte Meilen-Ausmaass, so entfallen auf eine Meile	(62 Meilen)	741.906	(11 Meilen)	1,597.764

[1]) Kosten der Bahnstrecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag.
[2]) „ „ „ „ Verona „ Coceaglio.

des Jahres 1854 im Betriebe gestandenen österreichischen Staats-Eisenbahnen.

Südliche, II. Section, von Mürzzuschlag bis Laibach		Südöstliche: von Marchegg bis Szolnok und Fegegyháza		Oestliche: von Krakau bis an die preussische u. resp. russ.-polnische Gränze		Lomb.-venezian.: von Venedig bis Mantua u. resp. Treviso und Coccaglio, dann von Mailand bis Treviglio resp. Camerlata		Gesammtsumme
41·53 Meilen		51·46 Meilen		8·90 Meilen		43·74 Meilen		
Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	225·53 Meilen
Gulden								
. .	53.066	. .	374.827	. .	17.047	. .	793.509	1,442.586
306.082	. .	1,180.920	. .	155.762	. .	2,927.113	. .	. .
16,238.533	. .	8,958.229	. .	782.338	. .	13,980.255	. .	. .
6,294.711	. .	10,414.983	. .	809.685	. .	6,458.032	. .	. .
3,522.803	. .	3,111.253	. .	414.981	. .	4,063.120	. .	. .
57.617	. .	111.230	. .	162	. .	4.763	. .	. .
2,144.643	. .	174.618	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	391.982	. .	. .	. .	2,039.372	. .	. .
. .		. .		. .		3,960.411		
	28,564.389		24,343.215		2,162.928		33,433 066	158,431.365
2,928.025	. .	3,594.188	. .	260.222	. .	1,682.557	. .	. .
2,635.153		2,674.824		324.550		1,186.053		
	5,563.178		6,269.012		584.772		2,868.610	24,806.923
. .	787.606	. .	1,318.667	. .	129.816	. .	182.254	3,465.857
. .	810.887	. .	671.511	. .	231.206	. .	1,598.239	5,072.781
. .	35,779.126	. .	32,977.232	. .	3,125.769	. .	38,875.678	193,219.512
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	[2]) 6,313.624	23,701.780
						nach Abzug der Strecke Verona-Coccaglio		208·96 Meilen
41·53 Meil.	35,779.126	51·46 Meilen	32,977.232	8·90 M.	3,125.769	32·64 Meil.	32,562.054	169,517.732
. .	. .	. .	[4]) 1.186.782	. .	. .	. .	. .	2,686.782
		nach Abzug der Str. Marchegg-Pressburg						205·00 Meilen
41·53 Meil.	35,779.126	48·97 Meil.	31,790.450	8·90 M.	3,125.769	32·64 Meil.	32,562.054	166,830.950
. .	861.525	. .	649.182	. .	351.210	. .	997.612	813.810
								(204¾ Meil.)
(41½ M.)	862.148	(49 Meilen)	648.785	(9¼ M.)	337.921	(32 Meilen)	1,017.564	814.803

[2]) Kosten der Bahnstrecke von Bodenbach bis an die sächsische Gränze.
[4]) „ „ „ „ Marchegg „ Pressburg.

Die nach den Rubriken I, II, III, IV und V geordneten Theilbeträge der Anlagekosten bis zum Anfange des Jahres 1854 werden bezüglich der nördlichen, der südlichen Staatsbahn, Section II, und der östlichen Staatsbahn, durch die Summirung der in der Tabelle VI und in der Beilage zur Tabelle VI des vorjährigen Berichtes aufgeführten analogen Daten gebildet. Anders verhält es sich mit den Kosten der übrigen Staatsbahnen. Während in der vorjährigen Uebersicht (man sehe die darauf Bezug habenden einleitenden Bemerkungen, Seite 103) die Kosten der Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen der Bahnstrecke von Czegléd bis Felegyháza und beziehungsweise Szegedin, sowie der südlichen Staatsbahn, Section I, nicht aufgenommen wurden, erscheinen sie dagegen in der vorliegenden Tabelle VI und deren Beilage vollständig berücksichtiget.

Ebenso umfasst die Uebersicht VI die Kosten der erst im Jahre 1854 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecke Verona-Coccaglio.

Ausserdem haben in der diessjährigen Uebersicht einzelne Posten des Vorjahres, die Anlagekosten der südöstlichen und der lombardisch-venezianischen Staatsbahn betreffend, theils durch die definitive Verrechnung der Vorschüsse theils durch Berichtigungen, einige nothwendige Modificationen erlitten.

Es wird in der Tabelle VI nachgewiesen, dass die Länge der mit Anfang des Jahres 1854 im Betriebe gestandenen österreichischen Staatsbahnen 208·96 Meilen beträgt, und die Anlagekosten derselben die Summe von 169.517.732 fl. C. M. erreichen.

Der durchschnittliche auf 1 Meile entfallende Betrag beläuft sich daher auf 811.245 fl. C. M.

Wie schon im Berichte für 1853 bemerkt wurde, ist die Bahnstrecke von Bodenbach bis an die sächsische Gränze und von Marchegg nach Pressburg von Seite der Staats-Verwaltung mit keinen Fahrbetriebs-Mitteln dotirt, eben so wenig hat auf der erstgenannten Strecke Einrichtung der Gebäude und Werkstätten stattgefunden.

Werden daher, wie im Jahre 1853, diese durch die Staats-Verwaltung nicht betriebenen Bahnstücke und deren Anlagekosten nicht berücksichtigt, so ergibt sich eine Länge der Anfangs des Jahres 1854 im Regie-Betriebe gestandenen österreichischen Staatsbahnen von 205·00 Meilen mit einem Anlage-Capitale von . . . . . 166,830.950 fl.

und sonach entfällt auf 1 Meile der wirklichen Bahnlänge der Betrag von . . . . . 813.810 fl.

und auf jede Meile der dem Tarife zu Grunde gelegten Längenmaasse der Betrag von . . . . . 814.803 fl.

Die Anlagekosten, welche durchschnittlich auf jede Meile der einzelnen Bahnen entfallen, betragen:

auf der nördlichen Bahn

für jede Meile der wirklichen Länge	741.786	fl.,
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	741.906	„

auf der südlichen Bahn, Section I,

für jede Meile der wirklichen Länge	1,605.060	„
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	1,597.764	„

auf der südlichen Bahn, Section II,

für jede Meile der wirklichen Länge	861.525	„
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	862.148	„

auf der südöstlichen Bahn

für jede Meile der wirklichen Länge	649.182	„
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	648.785	„

auf der östlichen Bahn

für jede Meile der wirklichen Länge	351.210	„
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	337.921	„

auf der lombardisch-venezianischen Bahn

für jede Meile der wirklichen Länge	997.612	„
„ „ „ „ tarif-mässigen Länge	1,017.564	„

Die Beilage zur Uebersicht VI umfasst sowohl die Kosten, welche für Bau-Vervollständigungen und für Vermehrung der Betriebs-Mittel und sonstige Einrichtungen im Laufe des Jahres 1854 erwachsen sind, als auch die Anlagekosten der während dieses Zeitraumes neu hinzugekommenen Bahnen.

**Beilage zur Uebersicht VI. Vermehrung der Kosten für Bauanlagen und Betriebs-
den Betriebs-Erträgnissen in Betracht kommenden Anlage-Capitales der**

Gegenstand der Auslagen	Nördliche: von Brünn und resp. Olmütz bis Bodenbach		Südliche, Section I, von Wien bis Lanzenburg resp. Oedenburg und Märzzuschlag	
	62·01 Meilen		20·18 Meilen	
	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen
	Gulden			
I. Vorauslagen und Tracirung	. .	. .	. .	16.606
II. Bauauslagen, und zwar:				
Grund und Realitäten-Einlösung	215.024	. .	74.316	. .
Unter- und Brücken-Bau	117.434	. .	2,408.510	. .
Ober-Bau	274.064	. .	2,652.079	. .
Gebäude-Errichtung	74.099	. .	708.103	. .
Einfriedung der Bahn und Gebäude	21.726	. .	3.612	. .
Verabfolgte und nicht definitiv verrechnete Vorschüsse	. .	. .	. .	. .
Zinsen für Passiv-Capitale	. .	. .	. .	. .
Zur Tilgung übernommene Renten-Scheine und sonstige Passiva	. .		. .	
		702.347		5,846.620
III. Fahr-Fundus instructus, und zwar:				
Locomotive und Tender	. .	. .	819.882	. .
Personen- und Lastwagen, dann Schneepflüge .	304.107		631.995	
		304.107		1,451.877
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten . . .	. .	4	. .	119.492
V. Bau-Regie und sonstige Auslagen	. .	21.450	. .	154.331
Zusammen . . .	. .	1,027.908	. .	7,588.926
Zieht man hiervon ab die Beträge, um welche die im vorigen Jahre verabfolgten und im Jahre 1854 definitiv verrechneten Vorschüsse sich durch Abrechnung vermindert haben	853.545	. .	953.280	. .
ferner ab den Betrag, welchen die Staatsverwaltung der Gesellschaft der Katzelsdorf-Oedenburger Bahn weniger, als deren Anlagekosten betragen, gezahlt hat	. .		182.373	
		853.545		1,135.653
so verbleiben als Kosten, welche im Laufe des Jahres 1854 auf Erhaltung der im Staats-Regie-Betriebe gestandenen Bahnen und auf die in diesem Jahre aufgelaufenen Auslagen für die neu hinzugekommenen Bahnstrecken entfallen	. .	174.363	. .	6,453.273

Einrichtungen im Laufe des Jahres 1854, und Darstellung des mit Ende 1854 bei im Staats-Regie-Betriebe gestandenen österreichischen Staatsbahnen.

Südliche, Section II, von Märzzuschlag bis Laibach		Südöstliche: von Pressburg bis Szolnok und resp. Szegedin		Oestliche: von Krakau bis an die preussische und resp. russ.-polnische Gränze		Lomb.-venezian.: von Venedig bis Mantua u. resp. Treviso und Ceccaglio, dann von Mailand bis Treviglio und Camerlata		Gesammtsumme
41·53 Meilen		56·62 Meilen		8·90 Meilen		43·74 Meilen		
Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	232·96 Meilen
Gulden								
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	16.606
1,041.141	. .	81.909	. .	. .	. .	230.970	. .	. .
1,136.928	. .	288.347	. .	229	. .	963.002	. .	. .
538.963	. .	1,250.371	. .	572	. .	417.902	. .	. .
51.321	. .	751.322	. .	32.240	. .	44.192	. .	. .
447	. .	28.283	. .	. .	. .	14.728	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	2,768.800	. .	2,400.232	. .	33.041	. .	1,660.794	13,411.834
. .	. .	1,180.937	. .	. .	. .	290.443	. .	. .
130.679		1,130.632		52.160		290.444		
	130.679		2,311.569		52.160		580.887	4,831.279
. .	133	. .	24.859	. .	. .	. .	314	144.802
. .	12.230	. .	77.748	. .	. .	. .	206.072	471.831
. .	2,911.842	. .	4,814.408	. .	85.201	. .	2,448.067	18,876.352
2,144.643	. .	174.618	. .	. .	. .	. .	. .	. .
. .	2,144.643	. .	174.618	. .	. .	. .	. .	4,308.459
. .	767.199	. .	4,639.790	. .	85.201	. .	2,448.067	14,567.893

Gegenstand der Auslagen	Nördliche: von Brünn und resp. Olmütz bis Bodenbach		Südliche, Section I, von Wien bis Laxenburg resp. Oedenburg und Mürzzuschlag	
	62·01 Meilen		20·18 Meilen	
	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen
	Gulden			
Hierzu noch die Beträge, welche bis Ende 1853 auf die Herstellung einiger, wohl mit Anfang des Jahres 1854 bereits fertigen, aber erst im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre übergebenen Bahnstrecken entfallen	. .	. .	. .	[1])17,388.156
Sonach beträgt die Gesammtvermehrung für Bauanlagen und Betriebs-Einrichtungen der im Staats-Regie-Betriebe gestandenen Bahnen im Laufe des Jahres 1854	. .	174.363	. .	23,841.429
Schlägt man hierzu die Anlagekosten der Anfangs 1854 im Staats-Regie-Betriebe gestandenen Bahnen	. .	45,998.143	. .	17,575.408
so betragen die Gesammt-Anlagekosten der Ende 1854 im Staats-Regie-Betriebe gestandenen österreichischen Bahnen	. .	46,172.506	. .	41,416.837
Auf 1 Meile entfallen	. .	744.598	. .	2,052.371
Vertheilt man aber die in der vorletzten Rubrik ausgewiesenen Gesammtkosten auf das den Tarifen zu Grunde gelegte Meilen-Ausmaass, so entfallen auf 1 Meile	(62 Meilen)	774.718	(22½ Meile)	1,840.748

Von Bedeutung sind hier die vermehrten Kosten der südlichen Staatsbahn, Section I, der südöstlichen und lombardisch-venezianischen Staatsbahn, denn diese Bahnen haben im Laufe des Jahres 1854 nicht nur durch den Ankauf der Katzelsdorf-Oedenburger Flügelbahn, sowie durch

die am 4. März stattgefundene Eröffnung der Bahn von Felegyháza nach Szegedin,
„ „ 22. April „ „ „ „ „ Verona nach Coccaglio,
„ „ 17. Juli „ „ „ Semmering-Bahn

[1]) Kosten der Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag Anfangs 1854.

Südliche, Section II. von Mürzzuschlag bis Laibach		Südöstliche: von Pressburg bis Szolnok und resp. Szegedin		Oestliche: von Krakau bis an die preussische und resp. russ.-polnische Gränze		Lomb.-venezian.: von Venedig bis Mantua u. resp. Treviso und Conegliano, dann von Mailand bis Treviglio und Camerlata		Gesammtsumme
44-53 Meilen		56-62 Meilen		6-90 Meilen		43-74 Meilen		
Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	Einzeln	Zusammen	232-48 Meilen
Gulden								
. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	[2]) 6,313.624	23,791.780
. .	767.199	. .	4,639.790	. .	83.201	. .	8,761.691	38,289.673
. .	35.779.126	. .	31,790.450	. .	3,125.769	. .	32,562.054	166,830.950
. .	36,546.325	. .	36.430.240	. .	3,210.970	. .	41,323.745	205,100.623
. .	879.898	. .	643.417	. .	260.783	. .	944.759	880.336
(41½ M.)	880.634	(36½ Meil.)	644.783	(4⅛ M.)	247.122	(42½ M.)	949.971	(235⅛ Meil.) 971.841

erheblich an Ausdehnung gewonnen, sondern auch bedeutende Summen für Vervollständigungen in Anspruch genommen.

In welchem Maasse diese Kosten theils aus der eigens für Bauten bestimmten Dotation theils aus den Betriebs-Einnahmen bestritten wurden, ist bereits im vorjährigen Berichte dargethan.

Wenn man die analogen Beträge der Hauptrubriken I bis V der diesjährigen Uebersicht VI und der Beilage zur Uebersicht VI addirt, so ergeben sich die Anlagekosten der Ende 1854 im Regie-Betriebe gestandenen Staatsbahnen, wie folgt.

---

[2]) Kosten der Strecke von Verona bis Peschiera Anfangs 1854.

In nachbenannten Ausgabs-Hauptrubriken	sind auf der	
	nördlichen von Brünn und resp. Olmütz bis Bodenbach	südlichen, Section I, von Wien bis Laxenburg resp. Oedenburg und Märzzuschlag
	auf eine Länge von Meilen	
	62·01	20·18
	verausgabt	
I. Vorauslagen	76.203	144.540
II. Bauauslagen	37,009.339	35,978.197
III. Fahr-Fundus instructus	7,114.992	4,162.343
IV. Einrichtung der Gebäude und Werkstätten	847.613	319.397
V. Bau-Regie	1,124.359	812.360
In allen Rubriken zusammen	46,172.506	41,416.837
Hiervon entfällt auf		
1 Meile der wirklichen Länge	744.598	2,052.371
1 Meile der tarif-mässigen Länge	744.718	1,840.748

Im Bezug auf diese Zusammenstellung muss nur noch bemerkt werden, dass die in der Beilage zur Uebersicht VI angegebenen Beträge, um welche sich die im Jahre 1853 verabfolgten und nicht definitiv verrechneten Vorschüsse durch Abrechnung vermindert haben, ferner jene, welche bei der Ablösung der Katzelsdorf-Oedenburger Flügelbahn erspart wurden, von der Rubrik II „Bauauslagen" bereits in Abzug gebracht worden sind.

Im Laufe des Jahres 1854 beträgt die Zunahme an Bauanlage- und Einrichtungs-Kosten

auf der nördlichen	Bahn	0·38 Percent,
„ „ südlichen	„ Section I	135·65 „
„ „ „	„ „ II	2·14 „
„ „ südöstlichen	„	14·59 „
„ „ lomb.-venez.	„	26·91 „
und im Durchschnitte aller Bahnen		22·94 „

sind auf der				
südlichen, Section II, von Mürzzuschlag bis Laibach	**südöstlichen** von Pressburg bis Szolnok und resp. Szegedin	**östlichen** von Krakau bis an die preussische und resp. russ.-polnische Gränze	**lomb.-venez. Bahn** von Venedig bis Mantua resp. Treviso und Coccaglio, dann v. Mailand bis Treviglio resp. Camerlata	Auf allen Bahnen zusammen
auf eine Länge von Meilen				
41·53	56·62	8·90	43·74	232·98
worden in Gulden				
53.066	374.827	17.047	793.509	1,459.192
29,188.546	25,382.047	2,195.969	35,093.860	164,847.958
5,693.857	8,580.581	636.932	3,449.497	29,638.202
787.739	1,343.526	129.816	182.568	3,610.659
823.117	749.259	231.206	1,804.311	5,544.612
36,546.325	36,430.240	3,210.970	41,323.745	205,100.623
879.998	643.417	360.783	944.759	880.336
880.634	644.783	347.132	949.971	871.841

Natürlich haben der Semmering, die Bahnstrecken Felegyháza - Szegedin und Verona - Coccaglio auf die erhöhten Gesammtkosten der südlichen Staatsbahn, Section I, der südöstlichen und lombardisch-venezianischen Staatsbahn grossen Einfluss genommen.

Die bereits im Jahre zuvor gemachten Bemerkungen über die Grössen-Verhältnisse der einzelnen Percent-Antheile finden auch Geltung in der diessjährigen Nachweisung.

Vergleicht man die Beträge der fünf Hauptrubriken der vorangegangenen Zusammenstellung mit der Meilenzahl und den Gesammtkosten der einzelnen Bahnen, so erhält man folgende Resultate.

In nachbenannten Ausgabs-Hauptrubriken	wurden ver-					
	nördlichen		südlichen, Section I,		südlichen, Section II,	
	auf 1 Meile Gulden	in Percenten d. Gesammt-kosten	auf 1 Meile Gulden	in Percenten d. Gesammt-kosten	auf 1 Meile Gulden	in Percenten d. Gesammt-kosten
I. Vorauslagen	1.229	0·17	7.163	0·35	1.278	0·14
II. Bauten	596.829	80·15	1,782.864	86·87	702.830	79·87
III. Fahr-Fundus instructus .	114.739	15·41	206.261	10·05	137.102	15·58
IV. Einrichtung d. Gebäude etc.	13.669	1·84	15.827	0·77	18.968	2·16
V. Bau-Regie	18.132	2·43	40.256	1·96	19.820	2·25
Zusammen ..	744.598	. .	2,052.371	. .	879.998	. .

Im Durchschnitte entfallen daher als Anlagekosten auf 1 Meile der österreichischen Staats-Eisenbahnen 880.336 Gulden.

Dieser Betrag wurde bei der nördlichen Staatsbahn, der südlichen Staatsbahn, Section II, der südöstlichen und östlichen Staatsbahn nicht erreicht, hingegen bei der südlichen Staatsbahn, Section I, und der lombardisch-venezianischen Bahn und zwar bei der ersteren sehr bedeutend überschritten.

Vergleicht man die Kosten der einzelnen Bahnen mit den Durchschnittskosten auf eine Meile näher, so erhält man folgende Percent-Antheile.

Höher stellt sich gegenüber den Durchschnittskosten

die südliche Staatsbahn, Section I, um . . . . . 133·14 Percent,
„ lombardisch-venezianischen Bahnen um . . . 7·32 „

Niedriger jedoch die südliche, Section II, um . . . . 0·04 „
die nördliche um . . . . . 15·42 „
„ südöstliche „ . . . . . 26·91 „
„ östliche „ . . . . . 59·02 „

Der auf 1 Meile durchschnittlich entfallende Betrag des laufenden Jahres hat sich im Vergleiche zum Jahre 1853 um 107.778 fl. vergrössert.

Die südliche Staatsbahn, Section I, erscheint unter allen österreichischen Staatsbahnen als die theuerste. Zum Theile muss diess dem Umstande zugerechnet werden, dass die vom Staate angekaufte Wien-Glogguitzer Bahn an und für sich, namentlich der Anlage eines Doppelgeleises von Wien bis Neust der vielen Stationen und Hochbauten, sowie der grossartigen Stations-Anlage Wien wegen, schon sehr kostspielig war, und bei deren Einlösung ein [illegible]

ausgabt auf der						im Durchschnitte aller Bahnen	
südöstlichen		östlichen		lomb.-venezianischen			
auf 1 Meile Gulden	in Percenten der Gesammt-kosten	auf 1 Meile Gulden	in Percenten der Gesammt-kosten	auf 1 Meile Gulden	in Percenten der Gesammt-kosten	auf 1 Meile Gulden	in Percenten der Gesammt-kosten
6.620	1·03	1.915	0·53	18.141	1·92	6.263	0·71
448.288	69·67	246.738	68·39	802.329	84·92	707.563	80·37
151.547	23·55	71.566	19·83	78.864	8·37	127.213	14·45
23.729	3·69	14.586	4·04	4.174	0·43	15.498	1·76
13.233	2·06	25.978	7·21	41.251	4·36	23.799	2·71
643.417	. .	360.783	. .	944.759	. . .	880.336	. .

beträchtlich höherer, jedoch mit dem Jahres-Ertrage im Verhältnisse stehender Preis an die Gesellschaft entrichtet wurde; hauptsächlich aber sind es die hohen Auslagen, welche die Herstellung der Semmering-Gebirgsbahn hervorgerufen.

Diese Gebirgsbahn, deren Kosten Ende 1854 sich auf 21,340.360 fl. belaufen, überschreitet in grösstentheils sehr starken bis zu $^1/_{40}$ sich erhöhenden Steigungen resp. Gefällen die östlichsten Ausläufer der norischen Alpen, welche das Erzherzogthum Oesterreich von Steiermark trennen. Auf ihr reiht sich ein Bau-Object an das andere, und die Ausführung der Kunstbauten bot bei den eigenthümlichen Verhältnissen dieser Gebirgsbahn Schwierigkeiten und Hindernisse aller Art dar. An vielen Stellen mussten scharf eingeschnittene Thäler durch hohe Viaducte überschritten, und dem Schienenwege längs der Bergabhänge sowie durch den Grat des Gebirges und durch vorspringende Felsen Bahn gebrochen werden. Der Betrieb machte die Construction eigener Gebirgs-Locomotive nöthig, und diese erforderten wieder einen viel stärkeren Oberbau, als er bisher überhaupt, insbesondere aber auf anderen Staatsbahnen, üblich ist. Endlich ist diese Bahn ihrer ganzen Länge nach mit Doppelgeleisen versehen, wodurch ebenfalls die Anlage-Kosten den anderen Bahnen gegenüber verhältnissmässig sehr vertheuert werden mussten.

Bei der lombardisch-venezianischen Bahn wird die durchschnittliche Gesammtauslage für eine Meile um 7·32 Percent überschritten.

Die Baukosten betragen nach Rubrik II der zuletzt vorgeführten Tabelle für die Meile 802.329 fl., mithin mit Ausnahme der südlichen Staatsbahn, Section I, mehr als bei allen übrigen Bahnen. Auch für Vorauslagen entfallen höhere Sätze als bei den übrigen Staatsbahnen, wenn auch verhältnissmässig weniger, im Jahre zuvor. Die Verhältnisse, welche überhaupt auf die hohen Bau-

kosten dieser Bahn eingewirkt, sind schon im Berichte für das Jahr 1853 ausführlich besprochen.

Nach den lombardisch-venezianischen Staatsbahnen folgt die südliche Staatsbahn, Section II, und ihre Anlage-Kosten für eine Meile kommen den diessfälligen Durchschnitts-Kosten fast nahe. Sie war unter den im Jahre 1853 in Betracht gekommenen Bahnen die theuerste; ihre Anlage-Kosten für eine Meile überstiegen die damaligen Durchschnitts-Kosten um 86.278 fl. und ihre schwierigen Verhältnisse wurden schon damals näher besprochen. Wenn sie nun im laufenden Jahre in ihren Anlage-Kosten um 338 fl. niedriger als die diessjährigen Durchschnitts-Kosten erscheint, so ist die Ursache hiervon nur in der hinzugetretenen weit kostspieligeren Semmering-Bahn zu suchen, welche auf die nicht unbeträchtliche Erhöhung der Durchschnitts-Kosten aller Staatsbahnen eingewirkt hat.

Auf die südliche Staatsbahn, Section II, folgt die nördliche, sodann die südöstliche, und endlich die östliche Staatsbahn, welche letztere die geringsten Anlage-Kosten in Anspruch genommen hat.

Nachfolgende Tabelle zeigt die grössten sowie die kleinsten Ausgaben, welche von den Beträgen der auf eine Meile vertheilten Ausgabs-Hauptrubriken auf die einzelnen Bahnen entfallen.

In den nachbenannten Ausgabs-Hauptrubriken	kam die grösste Ausgabe vor		kam die kleinste Ausgabe vor		im Durchschnitte aller Bahnen mit Gulden für die Bahnmeile
	auf der Bahn	mit Gulden für die Bahnmeile	auf der Bahn	mit Gulden für die Bahnmeile	
I. Vorauslagen . . .	lomb.-venez.	18.141	nördliche	1.229	6.263
II. Bauten	südliche, S. I	1,782.864	östliche	246.738	707.563
III. Fahr-Fundus instr.	„	206.261	„	71.566	127.213
IV. Einrichtung der Gebäude etc.	südöstliche	23.729	lomb.-venez.	4.174	15.498
V. Bau-Regie	lomb.-venez.	41.251	südöstliche	13.233	23.799
In allen Rubriken zusammen	südliche, S. I	2,052.371	östliche	360.783	880.336

Endlich ist hier noch der grösste sowie der kleinste Antheil, welcher bei den einzelnen Bahnen und von ihren einzelnen Rubriken auf ihre Gesammt-Anlagekosten entfällt, der leichteren Uebersicht wegen in Percenten ausgedrückt, wie folgt.

In den nachbenannten Ausgabs-Hauptrubriken	kam der grösste Antheil		kam der kleinste Antheil		im Durchschnitte aller Bahnen mit Percenten
	auf der Bahn	mit Percenten	auf der Bahn	mit Percenten	
I. Vorauslagen . . .	lomb.-venez.	1·92	südliche, S. II	0·14	0·71
II. Bauten	südliche, S. I	86·87	östliche	68·39	80·37
III. Fahr-Fundus instr.	südöstliche	23·55	lomb.-venez.	8·37	14·45
IV. Einrichtung der Gebäude etc.	östliche	4·04	„ „	0·43	1·76
V. Regie	„	7·21	südliche, S. I	1·96	2·71

B. Ueber die Ergebnisse des Betriebes.

Die Betriebs-Ergebnisse werden, wie für das Jahr 1853, in drei Haupt-Abtheilungen dargestellt, und zwar umfasst die erste Abtheilung die Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel, die zweite die ausgeführten Personen- und Sachen-Trans-

Uebersicht VII. Ueber die Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel auf den im Be-

Benennung der Bahnen	in Betracht kommende Bahnlänge in Meilen	Die Fahrbetriebs-Mittel haben											
		die Locomotive						die					
				haben Nutzmeilen zurückgelegt				die Personen-Wagen					
		in der Zahl von	mit einer Leistungsfähigkeit von Pferdekräften	bei Personen- und gemischten Zügen	bei Lastzügen	zusammen	im Durchschnitte jede Locomotive	in der Zahl von	mit Achsen in der Zahl von	mit eigenem Gewichte von Ctrn.	mit Sitzplätzen in der Zahl von	haben Achsmeilen zurückgelegt zusammen	haben Achsmeilen zurückgelegt im Durchschnitte 1 Wagen
Nördliche . . .	62	131	15.088	98.546	169.114	267.660	2.043	143	572	26.110	8.104	2,017.456	14.108
Südliche, I. Sect.	22½	88	15.572	56.097	33.185	89.282	1.014	188	747	33.740	9.884	1,418.630	7.545
Südliche, II. Sect.	41½	99	11.841	81.535	91.968	173.503	1.752	95	380	18.540	5.159	1,452.292	15.287
Südöstliche . . .	56½	120	15.817	102.592	113.284	215.876	1.799	132	527	25.283	6.713	2,001.617	15.163
Oestliche	9½	11	1.215	9.438	19.087	28.525	2.593	18	50	2.380	858	92.192	5.121
Lombard.-venez. .	43½	81	7.945	139.092	.	139.092	1.717	203	646	30.335	10.073	2,277.248	11.217
Zusammen .	235½	530	67.478	487.300	426.638	913.938	1.724	779	2.922	136.388	40.791	9,259.435	11.886

a. Bewegungen der Locomotive.

Zu Ende des Jahres 1854 waren 530 Locomotive vorhanden und diese haben im Laufe desselben zusammen 913.938 Nutzmeilen zurückgelegt. Sonach hat in diesem Jahre durchschnittlich jede Locomotive 1.724 oder täglich 4·7 Nutzmeilen zurückgelegt.

porte, die dritte die Einnahmen und Ausgaben, nebstdem die Einnahms-Ueberschüsse und deren Einfluss auf die Verzinsung des Anlage-Capitals.

I. Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel.

Die im Laufe des Jahres 1854 auf den österreichischen Staatsbahnen stattgefundene Bewegung der Fahrbetriebs-Mittel ist in der folgenden Uebersicht VII zusammengestellt, in welcher sowohl die in Wegmeilen ausgedrückten Bewegungen auf den eigenen Bahnen, als auch die Bewegungen fremder Wagen auf jeder einzelnen Staatsbahn von einander getrennt nachgewiesen sind.

triebe stehenden k. k. österreichischen Staatsbahnen im Verlaufe des Jahres 1854.

folgende Bewegungen gemacht

Wagen und zwar									auf 1 Locomotiv-Nutzmeile entfallen		
die Lastwagen.											
der eigenen Bahn						der fremden Bahnen haben Achsmeilen zurückgelegt	der eigenen und fremden Bahnen haben Achsmeilen zurückgelegt	Personen- und Lastwagen zusammen haben im Ganzen Achsmeilen zurückgelegt	Personenwagen-Achsmeilen nach den Personen-Fahrtmeilen	Lastwagen-Achsmeilen nach den Last-Fahrtmeilen	im Durchschnitte an Personenwagen- und Lastwagen-Achsmeilen
in der Zahl von	mit Achsen in der Zahl von	mit eigenem Gewichte von Ctrn.	mit der Ladungsfähigkeit von Ctrn.	haben Achsmeilen zurückgelegt zusammen	haben Achsmeilen zurückgelegt im Durchschnitte 1 Wagen						
1.150	4.064	163.470	197.840	7,277.294	6.328	2,292.007	9,569.301	11,586.757	20·5	56·6	43·3
431	1.497	56.440	71.100	1,637.310	3.798	603.320	2,240.630	3,659.260	25·3	67·5	41·0
815	2.826	111.887	136.760	5,674.500	6.962	496.618	6,171.118	7,623.410	17·8	67·1	43·9
1.523	5.260	218 573	257.560	9,653.110	6.338	2,542.378	12,195.488	14,197.105	19·5	107·7	65·8
128	408	13.645	18.600	365.079	2.852	413.338	778.417	870.609	9·8	40·8	30·5
649	1.322	51.570	74.565	1,773.857	2.733	.	1,773.857	4,051.105	16·4 12·8	.	29·2
4.696	15.377	615.585	756.425	26,381.150	5.617	6,347.661	32,728.811	41,988.246	19·0	76·7	45·9

Auf den einzelnen Bahnen dagegen legte zurück:

auf der	nördlichen	Bahn	jede Locomotive	2.043	Meilen,	oder täglich	5·6	Meilen,
„ „	südlichen	„ S. I	„ „	1.015	„	„ „	2·8	„
„ „	„	„ S. II	„ „	1.753	„	„ „	4·8	„
„ „	südöstlichen	„	„ „	1.799	„	„ „	4·9	„
„ „	östlichen	„	„ „	2.593	„	„ „	7·1	„
„ „	lomb.-venez.	„	„ „	1.717	„	„ „	4·7	„

Die grösste Leistung entfällt daher auf die Locomotive der östlichen, die geringste dagegen auf die Locomotive der südlichen Bahn, Section I.

Im Durchschnitte sind sämmtliche Locomotive im Jahre 1854 mehr als im Jahre zuvor in Anspruch genommen worden.

Wie im vorjährigen Verwaltungs-Berichte, sind auch in dem gegenwärtigen in der nachgewiesenen Anzahl Nutzmeilen die durch Locomotive geleisteten Reserve-Dienste und Wagen-Verschiebungen, sowie auch die im kalten Zustande beförderten Maschinen nicht inbegriffen, da solche Dienstleistungen nicht als Nutzmeilen verrechnet werden können.

Von den durch die Locomotive zurückgelegten 913.938 Nutzmeilen entfallen im Durchschnitte auf eine Bahnmeile im ganzen Jahre 3.885, und an jedem Tage 10·64 Nutzmeilen.

Die Zahl der in jeder Richtung und auf der ganzen Länge sämmtlicher Bahnen im Verkehr gestandenen Züge betrug daher im Durchschnitte 5·32, oder die Hälfte der auf einen Tag und eine Bahnmeile entfallenden Nutzmeilen.

Auf den einzelnen Bahnen stellt sich die Zahl der Züge heraus, wie folgt:

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen auf 1 Bahnmeile		
	für das Jahr	für den Tag	Nutzfahrten in jeder Richtung
	Nutzmeilen		Zahl
Nördliche	4.317·1	11·83	5·92
Südliche, Sect. I . .	3.968·1	10·87	5·44
Südliche, Sect. II . .	4.180·8	11·45	5·73
Südöstliche	3.820·8	10·47	5·24
Oestliche	3.083·8	8·45	4·23
Lomb.-venez. . . .	3.197·5	8·76	4·38

Wie man hieraus entnimmt, wurden die meisten Fahrten auf der nördlichen, die wenigsten auf der östlichen Bahn gemacht, und es ist mit Ausnahme der lombardisch-venezianischen Bahn bei allen anderen Bahnen die Zahl der Züge in Vergleichung zum Jahre 1853 grösser geworden, welcher Umstand auf eine fortwährende, bereits im vorjährigen Berichte in Aussicht gestellte, erfreuliche Zunahme des Verkehrs hinweiset.

b. Bewegung der Personen-Wagen.

Die auf den österreichischen Bahnen vorhandenen 779 Personen-Wagen mit 2.922 Achsen haben im Laufe des Verwaltungs-Jahres 1854 zusammen 9,259.435 Achsmeilen zurückgelegt, wovon im Durchschnitte auf 1 Wagen 11.886 Meilen und auf 1 Achse 3.169 Meilen entfallen.

An jedem Tage des Jahres ist von einem Personen-Wagen der durchschnittliche Weg von . . . . . 32·5 Achsmeilen,
und von einer Achse der Weg von . . . . . 8·7 „
zurückgelegt worden.

Bei den einzelnen Bahnen gestalten sich diese Verhältnisse folgendermassen.

Auf nachbenannten Bahnen	haben zurückgelegt				
	im ganzen Jahre			durchschnittlich in 1 Tag	
	alle vorhandenen Personen-Wagen	im Durchschnitte			
		1 Wagen	1 Achse	1 Wagen	1 Achse
	Achsmeilen				
Nördliche	2.017.456	14.108	3.527	38·6	9·7
Südliche, Section I	1.418.630	7.545	1.899	20·7	5·2
Südliche, Section II	1.452.292	15.287	3.822	41·9	10·5
Südöstliche	2.001.617	15.163	3.798	41·5	10·4
Oestliche	92.192	5.121	1.844	14·0	5·1
Lombard.-venez. . .	2.277.248	11.217	3.525	30·7	9·7

Am meisten wurden daher die Personen-Wagen auf der südlichen Bahn, Section II. benützt, am wenigsten auf der östlichen Bahn.

c. Bewegungen der Lastwagen.

Von sämmtlichen 4.696 Lastwagen mit 15.277 Achsen wurden im Laufe des Jahres 1854 auf den eigenen Bahnen 26,381.150 Achsmeilen, daher von 1 Wagen im Durchschnitte . . . . . 5.617 Meilen,
und von 1 Achse . . . . . 1.716 „
zurückgelegt, demnach entfallen auf jeden Tag und Wagen durchschnittlich . . . . . 15·4 Achsmeilen,
und auf 1 Achse . . . . . 4·7 „

Was den auf den fremden Bahnen geleisteten Dienst anbelangt, so wird, wie im Jahre 1853, auch im Jahre 1854 demselben die Annahme zu Grunde gelegt, dass die Wagen der Staatsbahnen auf den fremden Bahnen eben so viele Achsmeilen zurückgelegt haben als umgekehrt die fremden Wagen auf den Staatsbahnen.

Im Jahre 1854 betrug die Gesammtzahl der von den eigenen und fremden Wagen auf den Staatsbahnen zurückgelegten Achsmeilen 32,728,811, welche Zahl daher gleichzeitig die von den Staatsbahn-Wagen zurückgelegten Gesammt-Achsmeilen repräsentirt.

Auf 1 Wagen entfielen somit durchschnittlich . . . 6.969 Achsmeilen,
auf 1 Tag . . . . . 19·1 „
Auf eine Achse für 1 Jahr . . . . . 2.128 „
„ „ „ „ 1 Tag . . . . . 5·8 „

Folgendes ergibt sich auf den einzelnen Bahnen.

Auf nachbenannten Bahnen	haben zurückgelegt				
	im ganzen Jahre			durchschnittlich in 1 Tag	
	alle vorhandenen Lastwagen	im Durchschnitte		1 Wagen	1 Achse
		1 Wagen	1 Achse		
	Achsmeilen				
Nördliche	9,569.301	8.321	2.355	22·8	6·5
Südliche, Section I	2,240.630	5.199	1.497	14·2	4·1
Südliche, Section II	6,171.118	7.572	2.184	20·7	6·0
Südöstliche	12,195.448	8.008	2.319	21·9	6·4
Oestliche	778.417	6.081	1.908	16·7	5·2
Lomb.-venez. . . .	1,773.857	2.733	1.342	7·5	3·7

Am meisten wurden daher die Lastwagen auf der nördlichen und südöstlichen, am wenigsten auf der lombardisch-venezianischen Bahn benützt. Das auf der letzteren gegenüber den anderen Bahnen bestehende Missverhältniss rührt davon her, dass sich daselbst der Frachten-Verkehr noch nicht entwickelt hat. In Vergleichung zum Jahre 1853, ist im Jahre 1854 die Benützung auf allen Bahnen gestiegen.

Gegenüber den Personen-Wagen ist die Benützung der Lastwagen eine bedeutend geringere, denn jede Personenwagen-Achse hat im Durchschnitte den 1·8fachen Weg einer Lastwagen-Achse zurückgelegt.

Der Grund hiervon ist die geringere Fahrgeschwindigkeit der Lastzüge und deren längerer Aufenthalt in den Stationen, namentlich aus Anlass des Auf- und Abladens der Frachten.

Auf den einzelnen Bahnen ergibt sich in dieser Beziehung folgendes Verhältniss.

Der von jeder Personenwagen-Achse zurückgelegte Weg beträgt

auf der nördlichen Bahn das . . . . . 1·5fache,
„ „ südlichen „ Section I, das . . . . 1·3 „
„ „ „ „ „ II, „ . . . . . 1·8 „
„ „ südöstlichen „ „ . . . . . 1·6 „
und „ „ lomb.-venez. „ „ . . . . . 2·6 „

des von jeder Lastwagen-Achse durchlaufenen Weges. Nur auf der östlichen Bahn war der von einer Personenwagen-Achse zurückgelegte Weg etwas geringer als der von einer Lastwagen-Achse; der durchlaufene Weg einer Lastwagen-Achse beträgt nämlich das 1·03fache von dem einer Personenwagen-Achse, woraus sich ein fast ganz gleiches Maass der Benützung ergibt.

Vergleicht man die von Personenwagen-Achsen zurückgelegten Gesammt-Achsmeilen mit der von den Lastwagen durchlaufenen Gesammtzahl, so ergibt sich, dass erstere 28·3 Percent der letzteren ausmachen, wodurch sich der Unterschied in dem Personen- und Frachten-Verkehre am auffallendsten darstellt.

Auf den einzelnen Bahnen beträgt die zurückgelegte Meilenzahl der Personen-Wagen von der Anzahl Achsmeilen der Lastwagen

auf der nördlichen Bahn	. . . . .	21·08	Percent,
„ „ südlichen „	Section I	63·31	„
„ „ „ „	„ II	23·53	„
„ „ südöstlichen „	. . . . .	16·41	„
„ „ östlichen „	. . . . .	11·84	„

Nur auf der lombardisch-venezianischen Bahn ist die Zahl der von den Personenwagen-Achsen zurückgelegten Achsmeilen grösser als die der Lastwagen, und letztere betragen 17·89 Percent der ersteren.

d. Bewegung ganzer Züge.

Laut der vorausgeschickten Uebersicht VII entfallen auf eine Locomotiv- Nutzmeile bei Personen-Zügen 19·0 Personenwagen-Achsmeilen und bei Lastzügen 76·7 Lastwagen-Achsmeilen; woraus folgt, dass im Durchschnitte aller Bahnen bei einem Personen-Zuge eben so viele, d. i. 19·0 Personenwagen-Achsen und bei einem Lastenzuge 76·7 Lastwagen-Achsen in Verwendung waren.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, dass auf den lombardisch-venezianischen Bahnen die Lastwagen-Achsmeilen bei den Personen-Zügen hinzugeschlagen sind, da keine eigenen Lastzüge, sondern ausser den Personen-Zügen nur gemischte Züge verkehrten.

Aus der Hauptübersicht geht hervor, dass im Durchschnitte die meisten Achsen bei den Personen-Zügen auf der südlichen Bahn, Section I, nämlich 25·3, und bei den Lastzügen auf der südöstlichen Bahn, nämlich 107·7, geführt wurden. Die geringste Anzahl Achsen hatten sowohl die Personen-Züge, als auch die Lastzüge auf der östlichen Staatsbahn; bei ersteren wurden im Durchschnitt 9·8, bei letzteren 40·8 Achsen geführt. Auf der lombardisch-venezianischen Bahn kamen durchschnittlich bei jedem Zuge 16·4 Personenwagen- und 12·8 Lastwagen-Achsen zur Benützung.

Werden die Personen- und Lastzüge zusammengenommen in Betrachtung gezogen, so ergibt sich bei den Zügen auf der südöstlichen Bahn die grösste durchschnittliche Achsenzahl mit 65·8, dagegen bei den Zügen der lombardisch-venezianischen Bahn die kleinste mit 29·2 Achsen. Die geringe Anzahl Achsen auf der letztgenannten Bahn hat ihren Grund darin, dass die dort fast ausschliesslich vorkommenden Personen-Züge mit grösserer Geschwindigkeit, daher auch mit geringerer Belastung, verkehren.

Wird die auf den einzelnen Bahnen durchschnittlich bei jedem Zuge beförderte Achsenzahl mit der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit der Locomotive verglichen, so entfallen transportirte Achsen auf 1 Pferdekraft

bei der nördlichen Bahn . . . . . 0·38
„ „ südlichen „ Section I . . . . . 0·23
„ „ „ „ „ II . . . . . 0·37
„ „ südöstlichen „ . . . . . 0·50
„ „ östlichen „ . . . . . 0·28
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 0·30

Die grosste Anzahl Achsen entfiel daher durchschnittlich auf 1 Pferdekraft bei jedem Zuge der südöstlichen, die kleinste auf der südlichen Staatsbahn, Section I.

Diese Leistungen repräsentiren gewissermaassen zugleich die mehr oder weniger günstigen oder ungünstigen Niveau-Verhältnisse der einzelnen Bahnen.

Uebersicht VIII. Ueber die ausgeführten Personen- und Sachen-Transporte

Benennung der Bahnen	Durch die angeführten Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel sind befördert worden						
	Personen			Sachen			
	in allen 3 Wagen-Classen	Militär	Zusammen	Reisegepäck und Eilgut	Ordinäre Frachten	Regie-Frachten	Zusammen
	Zahl			Centner			
Nördliche . .	887.260	127.800	1,015.060	176.901	7,964.638	1,710.708	9,852.247
Südliche. S. I	1,744.528	146.373	1,890.901	96.616	4,677.974	691.681	5,466.271
Südliche, S. II	623.691	178.425	802.116	154.701	6,013.319	1,360.177	7,528.197
Südöstliche . .	729.303	414.580	1,143.883	463.097	9,172.645	2,226.392	11,862.134
Oestliche . . .	87.402	3.750	91.152	47.630	1,788.887	59.037	1,895.554
Lomb.-venez. .	2,012.168	174.794	2,186.962	197.492	2,673.114	175.679	3.046.285
Zusammen .	6,084.352	1,045.722	7,130.074	1,136.437	32,290.577	6,223.674	39,650.688

So summarisch diese Uebersicht auch ist, so liefert sie doch ein Bild der allgemeinen Verkehrs-Verhältnisse jeder einzelnen Bahn in Vergleichung zu den übrigen Bahnen, und durch Anreihung weiterer Nachweisungen wird daraus die Darstellung der speciellen Verhältnisse des Verkehres auf den einzelnen Bahnen und ihre Vergleichung entwickelt werden.

Eine solche Nachweisung liefert der nachfolgende Ausweis über den Verkehr jeder einzelnen Station mit Personen, dann mit ordinären und Regie-Frachten. Aus

II. Personen- und Sachen-Transporte.

In der nachfolgenden Uebersicht VIII ist von jeder Bahn die Zahl der transportirten Personen, getrennt nach den gewöhnlichen Reisenden (aller drei Wagen-Classen zusammengenommen) und nach der transportirten Militär-Mannschaft, sowie das Gewicht der transportirten Sachen, getrennt nach Reisegepäck und Eilgut, dann nach ordinären und nach Regie-Frachten, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf welche die Beförderung stattfand, nachgewiesen. Es ist ferner zugleich ersichtlich gemacht, wie sich die Personen und Sachen nach den vorerwähnten Unterscheidungen auf die Einheit der Bahnlänge, und wie sie sich im Allgemeinen auf die Einheit der Personenwagen- und Lastwagen-Achsen, dann auf die Einheit der Sitzplätze bei den Personen-Wagen und beziehungsweise auf die Einheit der Ladungsfähigkeit bei den Lastwagen vertheilen.

auf den k. k. österr. Staats-Eisenbahnen im Verlaufe des Jahres 1854.

Es entfallen von den beförderten										
Personen, und zwar in allen 3 Wagen-Classen und Militär					Sachen, und zwar Reisegepäck, Eilgut, ordinäre Frachten und Regie-Frachten					
nämlich			auf eine Personenwagen-Achse	auf einen Sitzplatz	nämlich				auf eine Lastwagen-Achse	auf einen Centner der Ladungsfähigkeit
Personen aller 3 Classen	Militär	Zusammen			Reisegepäck und Eilgut	ordinäre Frachten	Regie-Frachten	Zusammen		
auf 1 Bahnmeile					auf 1 Bahnmeile					
Zahl					Centner					
14.311	2.061	16.372	1.775	125·8	2.853	128.462	27.592	158.907	2.424·27	49·79
85.099	7.140	92.239	2.545	191·2	4.713	228.194	33.741	266.648	3.492·83	73·38
15.029	4.299	19.328	2.111	155·5	3.728	144.899	32.775	181.402	2.663·90	55·85
12.908	7.338	20.246	2.170	168·2	8.196	162.348	39.405	209.949	2.350·80	46·08
9.449	405	9.854	1.823	106·2	5.149	193.393	6.382	204.924	4.045·99	101·91
46.257	4.018	50.275	3.573	226·4	4.540	61.451	4.039	70.030	2.496·95	43·19
26.085	4.483	30.568	2.472	176·3	4.872	138.438	20.683	169.993	2.620·84	52·61

denselben sind auch die Verhältnisse zu entnehmen, in welchen sich die Zahl der beförderten Personen und die Menge der transportirten ordinären und Regie-Frachten auf die einzelnen Stationen einer jeden Bahn vertheilt, wobei rücksichtlich der Frachten bemerkt werden muss, dass bei jeder Station das an andere Stationen der eigenen Bahn und auf fremde Bahnen abgesendete, sowie das von fremden Bahnen an die bezügliche Station angelangte Frachten-Quantum zusammengenommen angegeben worden ist.

Ausweis

über den Verkehr an Personen, dann ordinären und Regie-Frachten auf den einzelnen Stationen der nachbenannten österreichischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1854.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Auf der nördlichen Bahn								
Olmütz . . .	54.248	5·34	168.798	2·12	77.175	4·51	245.973	2·54
Stefanau . . .	6.599	0·65	312.932	3·92	3.649	0·22	316.581	3·27
Littau	12.234	1·21	143.658	1·80	10.198	0·60	153.856	1·59
Müglitz . . .	14.395	1·42	98.289	1·23	2.233	0·13	100.522	1·04
Lukavec . . .	1.187	0·12	.	.	.	.	.	.
Hohenstadt . .	25.246	2·49	344.509	4·32	56.804	3·33	401.313	4·15
Budigsdorf . .	3.979	0·39	.	.	.	.	.	.
Landskron . .	5.040	0·50	37.360	0·84	12.756	0·75	50.116	0·52
Rudelsdorf . .	3.127	0·31	.	.	.	.	.	.
Triebitz . . .	1.725	0·17	10.456	0·13	1.701	0·10	12.157	0·13
Brünn	117.359	11·56	256.917	3·22	21.846	1·28	278.763	2·87
Adamsthal . .	7.802	0·77	54.639	0·69	5.508	0·32	60.147	0·62
Blansko . . .	9.363	0·92	132.399	1·66	2.855	0·17	135.254	1·39
Raitz	3.603	0·36	31.787	0·39	61	0·00	31.848	0·33
Skalitz	16.276	1·60	104.300	1·38	13.818	0·81	118.118	1·23
Lettowitz . . .	6.760	0·66	87.012	1·09	6.560	0·38	93.572	0·95
Brüsau	6.215	0·61	34.765	0·42	4.326	0·25	39.091	0·40
Greifendorf . .	2.050	0·20	.	.	.	.	.	.
Zwittau . . .	15.548	1·53	222.014	2·86	11.385	0·67	233.399	2·41
Abtsdorf . . .	3.359	0·33	12.011	0·15	9.393	0·55	21.404	0·22
Böhm.-Trübau .	13.803	1·36	30.732	0·38	42.042	2·46	72.774	0·74
Wildenschwert	16.327	1·61	76.299	0·96	5.893	0·34	82.192	0·85
Brandeis . . .	2.386	0·23	.	.	.	.	.	.
Chotzen . . .	9.362	0·92	49.743	0·62	2.571	0·16	52.314	0·55
Zamrsk	10.555	1·04	65.105	0·81	40.292	2·36	105.397	1·09
Uhersko . . .	3.587	0·35	.	.	.	.	.	.
Moravan . . .	3.463	0·34	12.760	0·16	974	0·06	13.734	0·15
Pardubic . . .	55.623	5·47	525.575	6·59	13.395	0·79	538.970	5·57
Přelauč . . .	9.221	0·91	21.739	0·27	2.758	0·16	24.497	0·26
Kladrub . . .	339	0·03	.	.	.	.	.	.
Elbe-Teinitz .	12.958	1·28	38.001	0·47	7.663	0·45	45.664	0·47
Kolin	39.560	3·90	474.512	5·93	3.804	0·23	478.316	4·95
Poděbrad . .	14.838	1·46	77.070	0·96	1.129	0·06	78.199	0·81
Böhm.-Brod . .	17.488	1·72	55.553	0·69	16.290	0·96	71.843	0·75
Auwal	6.814	0·67	.	.	.	.	.	.
Běchovic . . .	6.750	0·67	15.409	0·19	7.674	0·45	23.083	0·24
Prag	236.301	23·28	2,171.584	26·93	424.470	24·82	2,596.054	26·84
Bubeneč . . .	12.219	1·21	328.187	4·11	453	0·03	328.640	3·39
Rostok	10.251	1·01	4.358	0·05	1.205	0·08	5.563	0·06
Libšic	3.578	0·36	.	.	.	.	.	.
Kralup	7.793	0·77	63.605	0·79	259	0·02	63.864	0·66
Weltrus . . .	14.909	1·44	38.129	0·48	12.017	0·70	50.146	0·52
Unter-Beřkovic	16.389	1·61	21.857	0·27	832	0·05	22.689	0·23
Wegstädtl . .	6.601	0·65	16.646	0·21	126	0·01	16.772	0·18
Raudnitz . . .	20.043	1·99	100.557	1·26	1.669	0·10	102.226	1·06

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Theresienstadt	35.327	3·52	65.638	0·82	1.417	0·08	67.055	0·69
Lobositz . . .	16.868	1·66	113.416	1·42	2.520	0·02	115.936	1·19
Zalesl	2.437	0·24	.	.	.	.	.	.
Aussig	37.114	3·66	447.690	5·63	786.083	45·97	1,233.773	12·75
Nestersitz . .	7.103	0·70	3.000	0·04	121	0·01	3.121	0·04
Bodenbach . .	48.738	4·80	1,095.627	13·74	94.783	5·56	1,190.410	12·30
Zusammen [1]) .	1,015.060	.	7,964.638	.	1,710.708	.	9,675.346	.
Auf der südlichen Bahn, Section I,								
Wien	556.567	29·44	2,199.415	47·02	76.770	11·10	2,276.185	42·39
Matzleinsdorf .	1.134	0·06	.	.	.	.	.	.
Meidling . . .	164.419	8·60	359.468	7·68	2.158	0·32	361.626	6·75
Hetzendorf . .	27.889	1·48	344	0·01	730	0·11	1.074	0·02
Atzgersdorf. .	51.771	2·74	19.922	0·43	171	0·02	20.093	0·38
Liesing. . . .	75.260	3·92	33.973	0·73	2.459	0·36	36.432	0·69
Berchtoldsdorf	13.113	0·69	.	.	.	.	.	.
Brunn	73 072	3·87	.	.	.	.	.	.
Mödling . . .	140.864	7·45	29.222	0·62	11.557	1·67	40.779	0·77
Laxenburg . .	39.090	2·07	79	0·00	1	0·00	80	0·00
Guntramsdorf .	6.862	0·37	2.221	0·05	2	0·00	2.223	0·05
Gumpoldskirchen	32.289	1·72	13.423	0·29	12.144	1·76	25.567	0·48
Pfaffstätten . .	3.512	0·19	4	0·00	30	0·00	34	0·00
Baden	215.533	11·39	20.864	0·45	8.829	1·28	29.693	0·56
Vöslau	51.711	2·74	80.764	1·73	39	0·00	80.803	1·51
Kottingbrunn .	2.046	0·16	.	.	.	.	.	.
Leobersdorf. .	35.113	1·86	71.413	1·53	88.802	12·84	160.215	2·99
Solenau . . .	2.642	0·15	.	.	.	.	.	.
Felixdorf . . .	20.047	1·07	45.752	0·97	32.473	4·69	78.225	1·47
Theresienfeld .	6.837	0·36	356	0·01	.	.	356	0·01
Wr.-Neustadt .	111.898	5·93	436.731	9·33	29.000	4·19	465.731	8·68
Katzelsdorf . .	469	0·03	.	.	.	.	.	.
St. Egyden . .	2.191	0·13	2.946	0·07	41.911	6·06	44.857	0·85
Neunkirchen .	24.638	1·31	35.295	0·76	130.760	18·90	166.055	3·09
Ternitz . . .	5.955	0·32	88.765	1·89	6.344	0·91	95.109	1·79
Pottschach . .	2.429	0·13	757	0·02	.	.	757	0·02
Gloggnitz. . .	102.064	5·39	333.464	7·13	104.304	15·09	437.768	8·16
Payerbach . .	7.687	0·41	36.503	0·78	52.743	7·63	89.246	1·67
Eichberg . . .	223	0·01	55	0·00	.	.	55	0·00
Klamm	569	0·03	657	0·01	72	0·01	729	0·01
Breitenstein . .	546	0·03	819	0·02	1.008	0·15	1.827	0·04
Semmering . .	1.406	0·07	442	0·01	35.609	5·15	36.051	0·49
Spital	1.045	0·05	5.937	0·13	266	0·04	6.203	0·11

[1]) Der von fremden Bahnen übernommene Personen-Transport, und zwar:

von der Nordbahn 46.036 } wurde zu den Stationen Olmütz u. Brünn { im Verhältnisse von deren eigenem Verkehr zum Totale wie 26·2 : 12·2 } hinzugeschlagen.
„ „ südöstl. Bahn 2.597 }
„ den Vereins-Bahnen 11.334 „ „ der Station Bodenbach
Die Regie-Fracht von 46.352 Ctr. „ „ den Stationen Brünn und Prag . . . . . .

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Mürzzuschlag [1])	53.702	2·84	24.651	0·53	36.737	5·31	61.388	1·15
Neudörfl . . .	856	0·05	5.942	0·12	6.313	0·91	12.255	0·24
Sauerbrunn . .	2.139	0·12	276	0·00	.	.	276	0·00
Wiesen-Siglez .	1.221	0·06	1.300	0·03	3.312	0·47	4.612	0·09
Mattersdorf . .	7.392	0·39	11.556	0·24	1.513	0·22	13.069	0·25
Marz-Rohrbach	811	0·05	2.273	0·04	.	.	2.273	0·05
Loipersbach-Schadendorf .	261	0·01	27	0·00	.	.	27	0·00
Agendorf . . .	532	0·03	468	0·01	.	.	468	0·00
Oedenburg . .	43.096	2·28	811.890	17·36	5.624	0·81	817.514	15·24
Zusammen .	1,890.901	.	4,677.974	.	691.681	.	5,369.655	.
Auf der südlichen Bahn, Section II,								
Mürzzuschlag .	90.840	11·34	60.608	1·01	51.329	3·77	111.937	1·52
Langenwang .	5.910	0·73	3.724	0·06	6.497	0·48	10.221	0·14
Krieglach . . .	7.839	0·97	26.935	0·45	13.345	0·99	40.280	0·55
Kindberg . . .	10.410	1·29	24.937	0·42	28.495	2·09	53.432	0·72
St. Marein . .	6.566	0·82	23.312	0·39	9.054	0·67	32.366	0·44
Kapfenberg . .	9.291	1·15	83.187	1·38	23.238	1·71	106.425	1·45
Bruck	49.097	6·13	633.935	10·54	218.078	16·01	852.013	11·56
Pernegg . . .	5.542	0·69	4.321	0·07	17.424	1·29	21.745	0·29
Mixnitz	5.058	0·63	20.602	0·34	52.462	3·85	73.064	0·99
Frohnleiten . .	11.164	1·39	32.627	0·55	20.531	1·51	53.158	0·72
Peggau . . .	13.176	1·65	37.808	0·63	7.586	0·56	45.394	0·61
Stübing . . .	4.922	0·62	13.119	0·22	2.769	0·21	15.888	0·21
Gradwein . . .	12.533	1·56	16.698	0·28	1.530	0·11	18.228	0·25
Judendorf . .	12.463	1·56	4.227	0·08	3.426	0·26	7.653	0·10
Gratz	176.870	22·06	716.641	11·92	84.463	6·21	801.104	10·88
Kalsdorf . . .	5.990	0·74	13.379	0·23	11.655	0·86	25.034	0·34
Wildon	18.865	2·36	40.238	0·67	3.925	0·29	44.163	0·59
Lebring . . .	5.788	0·72	24.313	0·41	2.709	0·19	27.022	0·37
Leibnitz . .	20.337	2·54	103.766	1·73	8.289	0·61	112.055	1·52
Ehrenhausen .	9.656	1·20	24.205	0·40	2.697	0·19	26.902	0·37
Spielfeld . . .	15.880	1·98	89.920	1·49	21.608	1·59	111.528	1·51
Pössnitz . . .	4.867	0·60	14.533	0·24	10	0·00	14.543	0·19
Marburg . . .	43.365	5·40	295.847	4·92	60.275	4·42	356.122	4·83
Kranichsfeld .	12.195	1·53	293.549	4·89	3.085	0·23	296.634	4·02
Pragerhof . .	2.213	0·28	20.747	0·35	10.569	0·78	31.316	0·43
Pöltschach . .	15.911	1·98	78.989	1·31	32.484	2·39	111.473	1·51
Ponigl	1.488	0·18	1.331	0·02	16.218	1·19	17.549	0·24
St. Georgen . .	4.385	0·56	18.129	0·30	11.459	0·84	29.588	0·40
Cilli	32.604	4·06	196.175	3·26	42.775	3·14	238.950	3·25
Markt Tüffer .	9.156	1·14	13.950	0·23	60.219	4·43	74.169	1·01
Bad Tüffer . .	4.538	0·56	5.995	0·09	629	0·05	6.624	0·09
Steinbrück . .	31.007	3·86	710.085	11·80	7.889	0·58	717.974	9·74

[1]) Die von der Section II übernommenen 48.939 Personen wurden zum Contingent für Mürzzuschlag geschlagen.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Hrastnik . . .	3.592	0·44	77.566	1·29	218.555	16·07	296.121	4·01
Trifail	1.776	0·23	41.901	0·69	121.241	8·91	163.142	2·21
Sagor	5.886	0·73	162.122	2·69	95.722	7·04	257.844	3·49
Sava	3.587	0·44	12.216	0·20	257	0·02	12.473	0·17
Littai	9.935	1·24	23.942	0·40	6.047	0·46	29.989	0·41
Kresnic . . .	3.239	0·40	844	0·01	665	0·05	1.509	0·02
Laase	4.092	0·52	2.945	0·05	6.247	0·46	9.192	0·12
Salloch . . .	3.231	0·40	13.632	0·23	5.995	0·44	19.627	0·26
Laibach [1]) . .	106.852	13·32	2,030.319	33·76	68.726	5·05	2,099.045	28·47
Zusammen .	802.116	.	6,013.319	.	1,360.177	.	7,373.496	.
Auf der südöstlichen Bahn								
Pressburg . .	387.277	33·87	197.417	2·15	113.338	5·09	310.755	2·73
Weinern . . .	560	0·06	.	.	2.835	0·13	2.835	0·03
Lanschütz . .	1.788	0·16	.	.	141.694	6·37	141.694	1·25
Wartberg. . .	9.386	0·83	141.514	1·54	189.150	8·49	330.664	2·90
Diószeg . . .	7.230	0·64	91.379	0·99	1.046	0·05	92.425	0·81
Galantha . . .	10.296	0·91	39.586	0·43	2.164	0·09	41.750	0·37
Séllye	4.181	0·36	.	.	3.463	0·16	3.463	0·03
Tornócz . . .	13.020	1·15	125.760	1·37	54.656	2·46	180.416	1·59
Tardosked . .	1.666	0·15	.	.	1.002	0·05	1.002	0·01
Tót-Megyer. .	1.386	0·13	20.066	0·22	3.220	0·15	23.286	0·20
Neuhäusel . .	33.573	2·95	167.105	1·82	71.118	3·19	238.223	2·09
Szt. Miklós . .	3.792	0·34	25.380	0·28	9.249	0·42	34.629	0·31
Köbölkút . . .	3.259	0·28	21.431	0·23	29.424	1·32	50.855	0·45
Gran-Nána . .	19.350	1·69	164.687	1·79	17.236	0·78	181.923	1·59
Szobb	6.743	0·59	25.714	0·29	425.158	19·09	450.872	3·99
Gr. Maros . .	5.595	0·49	68.882	0·75	24.914	1·12	93.796	0·85
Verőcze . . .	6.469	0·58	14.856	0·16	12.190	0·55	27.046	0·24
Waitzen . . .	49.082	4·29	184.371	2·01	264.055	11·86	448.426	3·93
Dunakesz . . .	2.876	0·25	1.397	0·01	3.813	0·18	5.210	0·55
Palota	14.052	1·23	71.225	0·77	23.315	1·06	94.540	0·83
Pest	316.900	27·71	3,013.637	32·86	169.415	7·61	3,183.052	34·92
„ Stadtbureau	2.100	0·18	1.453	0·02	.	.	1.453	0·01
Steinbruch . .	10.079	0·70	329.539	3·59	19.823	0·89	349.362	3·06
Vecsés	4.142	0·37	1,830.491	19·96	198.321	8·90	2,028.812	18·68
Üllö	4.979	0·44	8.031	0·09	468	0·02	8.499	0·08
Monor	9.247	0·81	18.852	0·21	6.347	0·29	25.199	0·22
Pilis	4.998	0·45	20.308	0·22	1.481	0·07	21.789	0·19
Alberti-Irsa . .	11.898	1·05	53.635	0·59	3.931	0·18	57.586	0·50
Czegléd . . .	25.468	2·23	145.641	1·59	12.885	0·58	158.526	1·39
Abony	15.386	1·36	79.972	0·87	3.414	0·15	83.386	0.73
Szolnok . . .	66.191	5·79	1,535.770	16·74	289.585	13·00	1,825.355	7·56
Nagy-Körös . .	11.879	1·04	56.778	0·63	174	0·01	56.952	0·49

[1]) Die für einen Extra-Zug ausgewiesenen 12 Personen wurden zur Station Laibach geschlagen.

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Kecskemét . .	24.367	2·14	109.015	1·19	1.012	0·05	110.027	0·97
Felegyháza . .	16.410	1·44	165.611	1·80	3.708	0·17	169.319	1·49
Kis-Telek . .	3.308	0·29	12.418	0·14	385	0·02	12.803	0·11
Szegedin . . .	34.950	3·05	430.704	4·69	122.403	5·45	553.107	4·85
Zusammen [1]) .	1,143.883	.	9,172.645	.	2,226.392	.	11,399.037	.
Auf der östlichen Bahn								
Krakau	31.519	34·58	1,182.719	66·12	14.999	25·45	1,197.718	64·82
Krzeszowice . .	8.236	9·04	64.039	3·47	4.225	7·15	68.264	3·69
Trzebinia . . .	10.707	11·75	101.864	5·69	2.987	5·05	104.851	5·67
Szczakowa . .	30.533	33·49	292.251	16·33	36.806	62·32	329.057	17·81
Granica . . .	10.157	11·14	148.014	8·39	20	0·03	148.034	8·01
Zusammen [2]) .	91.152	.	1,788.887	.	59.037	.	1,847.924	.
Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen. I. Strecke								
Mailand P. nuova	255.148	46·30	174.481	87·55	4.603	73·08	179.084	87·10
Sesto	14.172	2·54	.	.	.	.	.	.
Monza	142.411	25·83	5.839	2·93	286	4·54	6.125	2·98
Desio	10.831	1·96	6	0·00	.	.	6	0·00
Seregno . . .	24.923	4·50	1.307	0·65	237	3·76	1.544	0·76
Camnago . . .	10.946	1·99	2.491	1·26	.	.	2.491	1·21
Cucciago . . .	8.826	1·64	18	0·00	232	3·68	250	0·12
Camerlata . .	83.781	15·24	15.167	7·61	941	14·94	16.108	7·83
Zusammen .	551.038	.	199.309	.	6.299	.	205.608	.
II. Strecke								
Mailand P. Tosa	133.211	48·72	16.233	42·51	4.749	42·49	20.982	44·28
Limito	13.081	4·83	.	.	.	.	.	.
Melzo	19.650	7·19	.	.	.	.	.	.

[1]) Der Personen-Transport, überkommen von fremden Bahnen, und zwar:
von der a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit 292.959 } 303.951 { wurde zur Station Pressburg
„ „ nördlichen Staatsbahn . . . . . „ 10.992 } { gerechnet.
Ein Extra-Zug mit 51 Personen wurde zum Contingent für Pest geschlagen.

[2]) Der von fremden Bahnen überkommene Personen-Transport, und zwar:
von der oberschlesischen Bahn . . . mit 11.660 }
„ „ Wilhelms- „ . . . „ 5.978 } 22.176 Personen { wurde zu Szczakowa geschlagen.
„ „ Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . „ 4.538 }
„ „ Warschau-Wiener Bahn . . . „ 10.157 — „ wurde zu Granica geschlagen.
Ein Separatzug . . . . . „ 906 — „ „ „ Krakau „

Die nachbenannten Stationen	haben einen Verkehr gehabt von							
	Personen	in % von der Gesammt-Personenzahl	ordinären Frachten	in % von der Gesammt-Menge der ordinären Frachten	Regie-Frachten	in % von der Gesammt-Menge der Regie-Frachten	ordinären und Regie-Frachten zusammen	in % von der Gesammt-Menge der ordinären und Regie-Frachten
	Zahl		Centner		Centner		Centner	
Cassano . . .	18.071	6·62	.	.	.	.	.	.
Treviglio . . .	89.366	32·64	21.959	57·49	4.473	57·51	26.432	55·72
Zusammen .	273.379	.	38.192	.	9.222	.	47.414	.
III. Strecke								
Venedig . . .	339.236	24·88	1,505.873	61·83	45.008	28·11	1,550.881	59·75
Treviso . . .	119.239	8·74	121.882	5·00	29.942	18·70	151.824	5·85
Preganziole . .	5.162	0·37	.	.	.	.	.	.
Mogliano . . .	13.785	1·01	.	.	.	.	.	.
Mestre	98.934	7·25	38.407	1·58	1.443	0·90	39.850	1·54
Marano. . . .	28.743	2·10	46 814	1·92	182	0·12	46.996	1·81
Dolo	20.345	1·48	.	.	.	.	.	.
Ponte di Brenta	5.751	0·42	.	.	.	.	.	.
Padua	162.005	11·88	130.018	5·34	21.504	13·43	151.522	5·84
Pojana	6.242	0·45	3.280	0·14	756	0·47	4.036	0·16
Vicenza . . .	88.938	6·52	117.382	4·82	11.657	7·28	129.039	4·97
Tavernelle . .	7.980	0·72	41.671	1·71	6.093	3·80	47.764	1·84
Montebello . .	11.531	0·83	2.916	0·12	421	0.27	3.337	0·13
Lonigo	19.464	1·42	19.020	0·78	622	0·38	19.642	0·76
S. Bonifacio . .	22.709	1·66	13.371	0·51	599	0·37	13.970	0·53
Caldiero . . .	11.174	0·81	.	.	.	.	.	.
S. Martino . .	8.804	0·64	.	.	.	.	.	.
Verona P. vesc.	132.939	9·75	259.888	10·67	40.994	25·61	300.882	11·59
Verona P. nuova	42.657	3·12	.	.	.	.	.	.
Dossobuono . .	1.702	0·12	.	.	.	.	.	.
Villafranca . .	13.967	1·03	3.226	0·13	15	0·00	3.241	0·13
Mozzecane . .	2.310	0·17	.	.	.	.	.	.
Roverbella . .	4.126	0·37	.	.	.	.	.	.
Mantua. . . .	40.455	2·97	45.041	1·86	780	0·48	45.821	1·76
Sommacampagna	1.377	0·10	.	.	.	.	.	.
Castelnuovo . .	1.949	0·14	.	.	.	.	.	.
Peschiera . . .	10.403	0·75	5.076	0·22	19	0·01	5.095	0·19
Pozzolengo . .	1.155	0·09	.	.	.	.	.	.
Desenzano . .	12.977	0·95	10.173	0·43	3	0·00	10.176	0·39
Lonato . . .	6.754	0·48	.	.	.	.	.	.
Ponte S. Marco	3.388	0·25	.	.	.	.	.	.
Rezzato . . .	3.085	0·23	.	.	.	.	.	.
Brescia . . .	56.109	4·25	71.575	2·94	120	0·07	71.695	2·76
Ospitaletto . .	4.459	0·34	.	.	.	.	.	.
Coccaglio . .	50.697	3·71	.	.	.	.	.	.
Zusammen .	1,362.545	.	2,435.613		160.158	.	2,595.771	.
I. Strecke .	331.036	25·19	190.309	1·43	6.299	3·65	205.608	7·58
II. " .	273.379	12·50	38.192	7·46	9.222	5·26	47.414	1·30
III. " .	1,362.545	62·31	2,435.613	91·11	160.158	91·09	2,595.771	91·12
Tonne .	2,186.962	.	2,673.414		175.679	.	2,848.793	.

1. Personen-Transporte.

a. Verkehr nach der Zahl überhaupt.

Wie aus der vorausgeschickten Uebersicht VIII hervorgeht, umfasst der auf den österreichischen Staats-Eisenbahnen im Verwaltungs-Jahre 1854 vermittelte Personen-Verkehr die Zahl von 7,130.074 Personen, worunter 1,045.722 oder 14·6 Percent Militärs mitbegriffen sind.

Auf die Bahnlänge vertheilt, entfallen auf eine Bahnmeile 30.568 Personen, wovon 4.483 dem Militär angehören.

Auf die vorhandenen Personenwagen-Achsen und Sitzplätze vertheilt, entfallen auf eine Achse 2.472 und auf einen Sitzplatz 176·3 Personen.

Der Zahl nach hat die südliche Bahn, Section I, den grössten Verkehr, indem durchschnittlich auf eine Bahnmeile 85.099 Personen ohne Militär entfallen. Diese grosse Anzahl erklärt sich durch den frequenten Verkehr, welcher namentlich in den Sommermonaten zum Besuche der der Residenz nahe gelegenen Bade- und Belustigungsorte sowie der Sommer-Aufenthaltsorte stattfand.

Den nächst grösseren Verkehr von Reisenden hatten die lomb.-venez. Bahnen mit . . . . . 46.257 Personen auf die Bahnmeile,
den kleinsten die östliche Bahn mit . 9.449 „ „ „ „

Bei den lombardisch-venezianischen Bahnen erklärt sich die verhältnissmässig hohe Frequenz der Reisenden durch die dichte und wohlhabende Bevölkerung der zahlreichen von der Bahnlinie berührten Orte, zum Theile auch durch den freilich minder belangreichen Umstand, dass alle jene Reisenden, welche mehrere der von einander getrennten Bahnstücke benützen, auf jedem Bahnstücke aufs neue zur Beförderung aufgenommen wurden. Aus diesem letzteren Grunde eignen sich daher auch viele der Verkehrs-Daten dieser Bahn nicht vollkommen genau zu Vergleichungen mit anderen Bahnen.

Im Allgemeinen bieten die vorstehenden Verkehrs-Daten nur einen Factor der Gesammtheit des Verkehrsumfanges, indem, abgesehen von den Wagen-Classen, in welchen sich die Reisenden bewegten, namentlich die Länge des Weges der Beförderung von grossem Einflusse, und daher, wie aus den späteren Darstellungen hervorgehen wird, insbesondere auf den grösseren österreichischen Staats-Eisenbahnen von Bedeutung ist.

Die Entwicklung des Verkehrs von Reisenden ist zwar auf den österreichischen Staatsbahnen gegenwärtig noch nicht abgeschlossen, und die Ausdehnung der schon bestehenden, so wie der Anschluss neuer Bahnen werden in der Zukunft immerhin einen günstigen Einfluss üben, allein die Erfahrung bestätigt allenthalben, dass — während der Waarenverkehr sich den Eisenbahnen nur allmählich zuwendet und bei Verlängerung der Bahnlinien bedeutend, besonders aber dann im geometrischen Verhältnisse zunimmt, wenn die Bahnen die Achse des Weltverkehrs berühren — der Personen-Verkehr von diesen Umständen ziemlich unabhängig ist. Er ist, mit Ausnahme weniger grosser, besonders begünstigter Linien, mehr localer Natur, daher

zunächst von der Dichte der Bevölkerung und der Wohlhabenheit des Landes, welches die Bahn durchzieht, bedingt, und stellt sich gewöhnlich schon im ersten Jahre der Vollendung einer Verkehrslinie auf eine Ziffer, welche in den folgenden Jahren nur minder bedeutende Schwankungen erleidet.

Die absolute Zahl des beförderten Militärs ist auf der südöstlichen Bahn
am grössten mit . . . . . 7.338 Mann auf die Bahnmeile,
Dieser folgt die südliche, I. Section, mit . . . 7.140 „ „ „ „
am kleinsten ist sie auf der östlichen Bahn mit. . 405 „ „ „ „

Bei einer Vergleichung des zwischen der Zahl des Militärs und der Zahl der gewöhnlichen Reisenden bestehenden Verhältnisses stellen sich andere Ziffern dar. In dieser Beziehung steht die südöstliche Bahn oben an, denn das Militär machte über die Hälfte der gewöhnlichen Reisenden aus. Dieser folgt

die südliche Bahn, Section II, mit dem 4. Theile,
„ nördliche „ „ „ 7. „
„ lomb.-venez. „ „ „ 11. „
„ südliche „ Section I „ „ 12. „
„ östliche „ „ „ 23. „

Die Militär-Transporte in Vergleichung zum Verkehr der Reisenden sind sowohl in Bezug auf die Grösse, als auch in Bezug auf Zeit und Ort mehr zufälliger Natur, und bieten daher auch wenig Anlass zu Betrachtungen.

An Reisenden und Militärs zusammengenommen, ist die Zahl der Personen
am grössten auf der südlich. Bahn, I. Section, mit 92.239 auf die Bahnmeile,
ihr folgen die lomb.-venez. Bahnen „ 50.275 „ „ „
dann folgt die südöstliche Bahn „ 20.246 „ „ „
am kleinsten ist sie auf der östlichen Bahn „ 9.854 „ „ „

Auf eine der vorhandenen Personenwagen-Achsen entfällt einschliesslich des Militärs
die grösste Anzahl beförderter Personen auf der lomb.-venez. Bahn mit 3.573
„ kleinste „ „ „ „ „ nördlichen „ „ 1.775

Auf einen der vorhandenen Sitzplätze entfällt
die grösste Anzahl beförderter Personen auf der lomb.-venez. Bahn mit 226·4
„ kleinste „ „ „ „ „ östlichen „ „ 106·2

b. Verkehr nach der Zahl in verschiedenen Wagen-Classen und nach dem zurückgelegten Wege.

Wenn man den vorhergehend summarisch angegebenen Verkehr nach den verschiedenen Wagen-Classen, welche die Reisenden benützten, so wie die Meilenzahl, welche die Reisenden der verschiedenen Classen und das Militär zurücklegten, in Betracht zieht, so ergeben sich die nachfolgenden positiven und relativen Zahlenverhältnisse.

Zahl der Reisenden nach Wagen-Classen

Auf nachbenannten Bahnen	sind befördert worden					
	Reisende				Militär	Reisende und Militär zusammen
	der I.	der II.	der III.	Zusammen		
	Wagen-Classe					
	in der Zahl					
Nördliche	17.803	226.952	642.745	887.260	127.800	1,015.060
Südliche, Section I	47.150	403.295	1,294.083	1,744.528	146.373	1,890.901
Südliche, Section II	11.873	169.073	442.145	623.691	178.425	802.116
Südöstliche	24.083	292.036	413.215	729.303	414.580	1,143.883
Oestliche	3.352	22.614	61.436	87.402	3.750	91.152
Lombard.-venes.	30.480	686.541	1,286.177	2,013.168	174.794	2,186.962
Zusammen	143.141	1,801.410	4,139.801	6,089.352	1,045.722	7,130.074
	Auf eine Bahnmeile entfallen					
Nördliche	283	3.681	10.367	14.311	2.061	16.372
Südliche, Section I	2.300	19.673	63.126	85.099	7.140	92.239
Südliche, Section II	270	4.096	10.654	15.029	4.299	19.328
Südöstliche	426	5.168	7.314	12.908	7.339	20.247
Oestliche	362	2.445	6.642	9.449	405	9.854
Lombard.-venes.	907	15.782	29.568	46.257	4.018	50.275
Im Durchschnitte	614	7.723	17.748	26.085	4.483	30.568
	In % von der Gesammtzahl der Reisenden aller drei Classen ausgedrückt					
Nördliche	2·0	25·6	72·5	. .	14·4	. .
Südliche, Section I	2·7	23·1	74·2	. .	8·4	. .
Südliche, Section II	1·9	27·6	70·9	. .	28·6	. .
Südöstliche	3·3	40·0	56·6	. .	56·8	. .
Oestliche	3·8	25·9	70·3	. .	4·3	. .
Lombard.-venes.	1·9	34·1	63·9	. .	8·6	. .
Im Durchschnitte	2·4	29·6	68·0	. .	17·2	. .

Diese Darstellung gibt zu folgenden Betrachtungen Anlass.

Man sieht daraus vor Allem, dass die Benützung der I. Wagen-Classe eine sehr unerhebliche, jene der II. Classe dagegen eine mehr als gewöhnliche und in der III Classe eine überwiegende ist.

Die Zahl der Reisenden, welche die I. Wagen-Classe benützten, erreichte im Durchschnitte aller Bahnen 2·4 Percent der Gesammtzahl der Reisenden aller drei Classen, und ist auf allen Bahnen, mit Ausnahme der südöstlichen und östlichen, bei welchen sie sich auf 3·3 Percent und 3·8 Percent stellte, ziemlich gleich.

Die Zahl der Reisenden der II. Classe erhebt sich im Durchschnitte aller Bahnen auf 29·6 Percent und ist, mit Ausnahme der lombardisch-venezianischen und südöstlichen, bei welchen sie 34·1 Percent und 40·0 Percent erreicht, auf allen Bahnen ziemlich gleich.

Die Zahl der Reisenden III. Classe ist die überwiegende, indem sie 68·0 Percent des Gesammtverkehrs aller drei Classen erreicht, und, mit Ausnahme der

und dem zurückgelegten Wege.

haben Entfernungen zurückgelegt					
die Reisenden				das Militär	Reisende und Militär zusammen
der I.	der II.	der III.	Zusammen		
Wagen-Classe					
in Meilen					
380.013	2,823.465	5,050.260	8,253.738	3,187.140	11,440.878
233.604	1,951.555	4,032.120	6,217.279	2,045.640	8,262.919
222.495	1,928.770	2,462.993	4,614.258	4,499.580	9,113.838
320.100	3,581.515	3,735.126	7,636.741	7,734.160	15,370.901
16.137	145.370	280.013	441.520	16.660	458.180
230.178	3,036.660	4,431.240	7,698.078	2,024.280	9,722.358
1,402.527	13,467.335	19,991.752	34,861.614	19,507.460	54,369.074
Jede Person legte im Durchschnitte Meilen zurück					
21·6	12·5	7·9	9·3	25·2	11·2
4·0	4·8	3·1	3·6	14·0	4·3
19·1	11·3	5·6	7·4	25·2	11·3
13·3	12·2	9·0	10·5	18·7	13·4
4·8	6·4	4·5	5·0	5·8	5·0
5·8	4·4	3·4	3·8	11·6	4·4
9·8	7·5	4·9	5·7	18·6	7·6
In % von den Gesammtmeilen der Reisenden aller drei Classen ausgedrückt					
4·6	34·2	61·2	. .	38·6	. .
3·7	31·4	64·8	. .	32·9	. .
4·9	41·9	53·8	. .	97·6	. .
4·2	46·9	48·9	. .	101·3	. .
3·7	32·9	63·4	. .	3·9	. .
3·0	39·5	57·6	. .	26·5	. .
4·0	38·7	57·3	. .	55·9	. .

südöstlichen, auf welcher sie die kleinste Ziffer mit 56·6 Percent erreicht, ebenfalls auf den übrigen Bahnen ziemlich gleich.

Es lässt sich daraus folgern, dass die verschiedenen Längen der Bahnen auf die so eben betrachteten Zahlenverhältnisse keinen Einfluss üben.

Hinsichtlich der Militär-Transporte stellen sich, in Folge ihrer Natur der Zufälligkeit, auf den verschiedenen Bahnen auch sehr abweichende Verhältnisse dar, so zwar, dass, während die Anzahl des Militärs auf der südöstlichen Bahn 56·8 Percent der Gesammtzahl aller Reisenden erreichte, sie auf der östlichen Bahn nur 4·3 Percent ausmachte.

Bei der Vertheilung der Zahl der beförderten Personen auf die Bahnmeilen muss die lombardisch-venezianische Bahn aus dem schon früher bemerkten Grunde von einer unmittelbaren Vergleichung ausgeschlossen werden.

Rücksichtlich der übrigen Bahnen ergibt sich, wenn man die extremsten Verhältnisse einander gegenüberstellt, Folgendes.

Auf eine Bahnmeile entfallen						
von den verschiedenen Classen der Reisenden und vom Militär, und zwar	die meisten Personen			die wenigsten Personen		
	nach der absoluten Zahl mit	nach den Antheilen der Percente von der Gesammtzahl der Reisenden mit	auf den nachbenannten Bahnen	nach der absoluten Zahl mit	nach den Antheilen der Percente von der Gesammtzahl der Reisenden mit	auf den nachbenannten Bahnen
Reisende I. Classe	2.300	2·7	Südl., S. I	279	1·9	Südl., S. II
„ II. „	19.673	23·1	„ „ „	2.445	25·9	Oestliche
„ III. „	63.126	74·2	„ „ „	6.642	70·3	„
Militär	7.339	56·8	Südöstliche	405	4·3	„

Auf der lomb.-venez. Bahn entfallen auf eine Bahnmeile von der I. Classe 907 oder 1·9%
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ II. „ 15.782 „ 34·1 „
„ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ III. „ 29.568 „ 63·9 „
„ „ „ „ „ „ „ „ „ vom Militär . . . 4.018 „ 8·6 „

Die Verhältnisse der Zahl der in den verschiedenen Wagen-Classen beförderten Reisenden, dann des beförderten Militärs, werden sehr leicht übersichtlich, wenn man bei jeder Bahn die Zahl der Reisenden I. Classe durch die Einheit und jene der übrigen Classen und des Militärs in dem entsprechenden Verhältnisse ausdrückt.

Hiernach ergeben sich in der Reihenfolge der I., II. und III. Classe der Reisenden, dann des Militärs gegenüber der Zahl der übrigen Reisenden, für die einzelnen Bahnen folgende Verhältnisszahlen:

für die	nördliche	Bahn		1 : 12·9 : 36·7 :	7·3
„ „	südliche	„	Section I	1 : 8·6 : 27·5 :	3·1
„ „	„	„	„ II	1 : 14·7 : 38·1 :	15·4
„ „	südöstliche	„		1 : 12·2 : 17·4 :	17·3
„ „	östliche	„		1 : 6·7 : 18·0 :	1·0
„ „	lomb.-venez.	„		1 : 21·9 : 32·7 :	44·2

Auf je einen Reisenden der I. Classe entfallen also die meisten Reisenden der II. Classe auf der lombardisch-venezianischen Bahn, dann auf der südlichen, Section II; die meisten Reisenden der III. Classe entfallen ebenfalls auf der südlichen, Section II, und dieser folgt die nördliche Bahn. Vom Militär entfällt auf jeden Reisenden der I. Classe die grösste Zahl auf der lombardisch-venezianischen Bahn, dieser folgt die südöstliche Bahn.

Das Militär wird in der Regel in Wagen III. Classe befördert und nur, wenn diese nicht zureichen, kommen aushilfsweise auch Lastwagen, welche für diesen Zweck eigens eingerichtet werden, in Verwendung.

Rücksichtlich desjenigen Factors, welcher nebst der Personen-Zahl auf den Belang des Verkehrs einer Bahn von besonderem Einflusse ist, nämlich der Entfernung, auf welche die Beförderung stattfand, ersieht man aus der vorausgeschickten Darstellung, dass die 7,130.074 Personen, welche zur Beförde-

rung gelangten, zusammen einen Weg von 54,369.074 Meilen zurücklegten, und dass hiervon auf die beförderten 6,084.352 Reisenden 34,861.614 Meilen und auf die beförderten 1,045.722 Militärs 19,507.460 Meilen entfielen.

Die Militär-Transporte betrugen also dem zurückgelegten Wege nach über die Hälfte des Gesammtverkehrs der übrigen Reisenden.

Die Vertheilung der zurückgelegten Meilen auf die Bahnlänge ergibt Folgendes.

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen von den Reisemeilen		
	der Reisenden	des Militärs	der Reisenden und des Militärs zusammen
	auf 1 Bahnmeile		
Nördliche	133.124	51.406	184.530
Südliche, Section I	303.281	99.787	403.068
Südliche, Section II	111.186	108.423	219.609
Südöstliche	135.164	136.888	272.052
Oestliche	47.732	1.801	49.533
Lombardisch-venezianische.	176.967	46.535	223.502
Im Durchschnitte .	149.460	83.633	233.093

Diese aus der Zahl der beförderten Personen und aus dem Wege, welchen sie zurücklegten, hervorgehenden Ziffern geben den Belang des Personen-Verkehrs und die Thatsache zu erkennen, dass in dieser Beziehung die österreichischen Staatsbahnen nur von den frequentesten fremden Bahnen übertroffen werden.

Dabei tritt die südliche Bahn, Section I, überhaupt, namentlich aber rücksichtlich des Verkehrs der Reisenden, sehr in den Vordergrund, ihr zunächst stehen die lombardisch-venezianischen Bahnen, während auf den übrigen Bahnen, abgesehen von der sehr weit zurückbleibenden östlichen Bahn, in der Gesammtzahl der von den Reisenden zurückgelegten Meilen grosse Verschiedenheiten nicht bestehen.

Wenn man diese Ziffern in Vergleichung zur Zahl der Reisenden näher erwägt, so ergibt sich, dass ein Reisender

auf der nördlichen Bahn			im Durchschnitte	9·3	Meilen	zurücklegte,
„ „ südlichen	„ I. Section	„	„	3·6	„	„
„ „ „	„ II. „	„	„	7·4	„	„
„ „ südöstlichen	„	„	„	10·5	„	„
„ „ östlichen	„	„	„	5·0	„	„
„ „ lomb.-venez.	„	„	„	3·8	„	„

Abgesehen von der lombardisch-venezianischen Bahn ist die Entfernung, auf welche ein Reisender im Durchschnitte befördert wurde, eine sehr bedeutende und kömmt in diesem Maasse nur auf wenigen fremden Bahnen vor [1]).

[1]) Dieses Verhältniss ist nämlich relativ, daher auch auf der südlichen Bahn, Section I, bedeutend, die 3·6 Meilen betragen $\frac{1}{3 \cdot 6}$ der Bahnlänge, also beiläufig so viel, als auf der südlichen Bahn, Section II.

Noch grösser stellt sich die durchschnittliche Reise-Entfernung des Militärs dar, sie betrug auf der nördlichen Bahn im Durchschnitte 25·2 Meilen,

„	„	südlichen	„	Section I	„	„	14·0 „
„	„	„	„	„ II	„	„	25·2 „
„	„	südöstlichen	„		„	„	18·7 „
„	„	östlichen	„		„	„	5·8 „
„	„	lomb.-venez.	„		„	„	11·6 „

Eben diese Verhältnisse der Grösse der Reise-Entfernung sind es, welche, ungeachtet der nachgewiesenen verhältnissmässig kleinen Zahl der beförderten Personen, den Verkehr im Allgemeinen, und folglich auch die Einnahmen hierfür, wie diess später nachgewiesen werden wird, zu einer Bedeutung erheben.

Die vorhergehend entwickelten Zahlenverhältnisse liefern zugleich die Bestätigung des schon früher erwähnten Umstandes, dass nämlich auf allen Bahnen die Reisebewegung der Personen hauptsächlich localer Natur ist, denn von den Reisenden legte jeder im grossen (alle Bahnen umfassenden) Durchschnitte nur 5·7 Meilen zurück. Betrachtet man in dieser Beziehung das Ergebniss der einzelnen Bahnen, so ergibt sich, dass nur auf der kurzen, bedeutender Zwischen-Stationen entbehrenden östlichen Bahn, im Durchschnitte jeder Reisende einen Weg zurücklegte, welcher der halben Bahnlänge gleichkömmt. Auf der südöstlichen Bahn betrug dieser Weg nur nahezu $^1/_5$, auf der nördlichen und südlichen Bahn durchschnittlich nur über $^1/_6$ der Bahnlänge; auf der lombardisch-venezianischen Bahn ergibt zwar die Rechnung über $^1/_{10}$, allein diese Ziffer ist wegen der Trennung jener Bahn in mehrere nicht zusammenhängende Theile, bei einer Vergleichung nicht maassgebend.

Aus jenen Zifferverhältnissen geht auch die hohe Wichtigkeit hervor, welche die österreichischen Staatsbahnen für die Bewegung der Heeresmacht bereits erlangt haben, denn die Zahl der auf allen Bahnen vom Militär zurückgelegten Meilen beträgt mehr als die Hälfte der von den Reisenden zurückgelegten Meilen.

Auf der südöstlichen Bahn war die Bewegung des Militärs am bedeutendsten, denn die Zahl der Meilen, welche das Militär zurücklegte, überschreitet sogar die von sämmtlichen Reisenden auf dieser Bahn zurückgelegte Meilenzahl um 97.419.

Der im Durchschnitte von jeder Militär-Person zurückgelegte Weg ist durchschnittlich drei- bis viermal so gross, als jener eines Reisenden.

Eine weitere interessante Betrachtung ergibt sich in den Vergleichungen jener Verhältnisszahlen über die Benützung der verschiedenen Wagen-Classen, welchen die Länge des von den Reisenden der verschiedenen Classen und von dem Militär zurückgelegten Weges zu Grunde liegt.

Bei der Betrachtung über die Zahl der Reisenden hat sich gezeigt, wie überwiegend sie in der II. Classe gegen die I. Classe und in der III. Classe gegen die II. Classe war. Es ist nämlich dort nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte von der Gesammtzahl der Reisenden 2·4 Percent die I. Classe, 29·6 Percent die II. Classe und 68·0 Percent die III. Classe benützten.

Hier hingegen zeigt sich ein ganz anderes Verhältniss, indem an der Gesammtzahl der zurückgelegten Meilen die I. und II. Classe in grösserem, dagegen die

III. Classe in kleinerem Maasse betheiligt ist. Im Durchschnitte aller Bahnen betragen nämlich die zurückgelegten Meilen bei den Reisenden der I. Classe 4·0 Percent, der II. Classe 38·7 Percent, und der III. Classe 57·3 Percent der Gesammtmeilenzahl. Ein Reisender der III. Classe legte im Durchschnitte nur 4·9 Meilen, ein Reisender der II. Classe aber 7·5 Meilen, nämlich einen um etwas mehr als die Hälfte grösseren Weg zurück. Der zurückgelegte Weg eines Reisenden der I. Classe beträgt 9·8, also genau das Doppelte des Weges eines Reisenden der III. Classe.

Auf der nördlichen und der südlichen Bahn, Section II, beträgt dieses Verhältniss am meisten, bei ersterer das Dreifache, bei letzterer sogar nahezu das Vierfache; abweichend stellt sich das Verhältniss bei der südlichen, Section I, östlichen und lombardisch-venezianischen Bahn heraus.

Diese Abweichungen sowohl, als die Unterschiede, welche sich in den einzelnen Ziffern vorgedachter Bahnen zeigen, haben ihren Grund in mannigfaltigen Umständen.

Rücksichtlich der Benützung der I. Wagen-Classe ist offenbar die Länge einer Bahn überhaupt, so wie ihre Lage und Entfernung in Bezug auf grössere Städte entscheidend.

Das Verhältniss, in welchem die Benützung der II. Wagen-Classe gegenüber der I. Classe in Bezug auf die Länge des Weges sich vermindert, scheint aus den Verhältnissen der Entfernung der Provinzial-Städte von der Provinzial-Hauptstadt hervorzugehen. Auf der nördlichen, südlichen, Section II, und südöstlichen Bahn dürfte auf die Länge der Bahnbenützung die Lage und Entfernung der Kronlands-Hauptstädte Prag, Gratz und Pest von Einfluss sein.

Die Reisenden der III. Classe bewegen sich in einem beschränkten Umkreise, welcher sich nach der Zahl und der Entfernung der bedeutenden Provinzial-Städte von den Orten der ländlichen Umgebung richtet. Ungern hat die wenigsten grossen Städte an der Bahn, hierauf folgt Böhmen und Mähren, dann Steiermark und Krain, und endlich weit über alle hinaus das lombardisch-venezianische Königreich.

In Bezug auf die Percent-Antheile, in welche die Reisemeilen der verschiedenen Classen der Reisenden und des Militärs zerfallen, zeigen sich auf den einzelnen Bahnen die folgenden grössten Abweichungen in den Verhältnisszahlen.

Die Benützung war				
durch die Reisenden der verschiedenen Classen und durch das Militär	am grössten		am kleinsten	
	mit Percenten von d. Benützung aller Wagen-Classen durch Reisende	auf nachbenannten Bahnen	mit Percenten von d. Benützung aller Wagen-Classen durch Reisende	auf nachbenannten Bahnen
durch die Reisenden I. Classe	4·9	südliche, S. II	3·0	lomb.-venez.
„ „ „ II. „	46·9	südöstliche	31·4	südliche, S. I
„ „ „ III. „	64·8	südliche, S. I	48·9	südöstliche
durch das Militär	101·3	südöstliche	3·9	östliche

Wenn man bei jeder Bahn, wie es früher hinsichtlich der Zahl der Personen geschehen ist, die Gesammtzahl der Meilen, welche von den Reisenden der I. Classe zurückgelegt wurde, durch die Einheit und jene der übrigen Classen und des Militärs in dem entsprechenden Verhältnisse ausdrückt, so wird das Verhältniss der von den Reisenden in den verschiedenen Classen und vom Militär zurückgelegten Meilenzahl wieder sehr übersichtlich, und es ergeben sich in der Reihenfolge der I., II., III. Classe und des Militärs folgende Verhältnisszahlen:

für die nördliche	Bahn	1 :	7·5 : 13·3 :	8·4
„ „ südliche	„ I. Sect.	1 :	8·4 : 17·2 :	8·8
„ „ „	„ II. „	1 :	8·6 : 11·9 :	34·4
„ „ südöstliche	„	1 :	11·2 : 11·7 :	24·1
„ „ östliche	„	1 :	9·0 : 17·5 :	1·3
„ „ lomb.-venez.	„	1 :	13·2 : 19·3 :	8·8

Auf den ersten zwei Bahnen sind also alle die Reisenden betreffenden Verhältnisse im Allgemeinen ziemlich übereinstimmend, auf der letztgenannten Bahn jedoch war die Benützung der II. Classe und noch mehr die Benützung der III. Classe gegenüber der I. Classe eine bedeutendere.

Wenn man die gegenwärtigen Verhältnisszahlen mit jenen vergleicht, die rücksichtlich der Zahl der beförderten Personen in derselben Weise ermittelt wurden, so zeigen sich erhebliche Unterschiede. Weder bei den ersteren noch bei den letzteren findet eine Uebereinstimmung Statt.

Auf eine Reisemeile der I. Classe entfallen die meisten Reisemeilen der II. Classe auf der lombardisch-venezianischen Bahn und dieser folgt die südöstliche Bahn. Bei den Verhältnissen in der Zahl der Reisenden zeigte sich, dass auf je einen Reisenden der I. Classe die meisten Reisenden der II. Classe ebenfalls auf der lombardisch-venezianischen Bahn entfallen, dass sich aber die nächst grössere Zahl auf der südlichen Bahn, Section II, ergab.

Auf eine Reisemeile der I. Classe entfallen die meisten Reisemeilen der III. Classe auf der lombardisch-venezianischen Bahn, und dieser folgt zunächst die östliche, dann die südliche Bahn, Section I, während der Anzahl der Reisenden nach auf einen Reisenden der I. Classe die grösste Zahl von Reisenden der III. Classe auf der südlichen, Section II, und die nächst kleinere auf der nördlichen Bahn entfällt.

Auf je eine Reisemeile der I. Classe entfallen die meisten Reisemeilen des Militärs auf der südlichen Bahn, Section II, und dieser folgt die südöstliche Bahn, während der Zahl nach auf einen Reisenden der I. Classe die grösste Zahl des Militärs auf der lombardisch-venezianischen Bahn entfallen, und dieser die südöstliche Bahn folgt.

Aus den Ziffern, durch welche die Zahl der Reisenden jeder Classe, dann der von den Reisenden jeder Classe zurückgelegten Meilen, in Percenten der Gesammtzahl und beziehungsweise der gesammten Reisemeilen ausgedrückt worden ist, lässt sich das relative Verhältniss, welches zwischen der Benützung der Bahnen nach der Zahl der Reisenden und zwischen der Benützung nach Reisemeilen besteht, auch in folgender Weise darstellen. Es ist nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte aller

Bahnen die Reisenden der I. Classe der Zahl nach 2·4 Percent der Gesammtzahl betragen, während die Reisemeilen der I. Classe 4·0 Percent der gesammten Meilenzahl ausmachen, und sich daher sehr nahe auf das Zweifache erheben. Die Reisenden der II. Classe betragen der Zahl nach 29·6 Percent, die Reisemeilen dieser Classe aber 38·7 Percent, also um $^1/_{3\cdot3}$ mehr. Die Reisenden der III. Classe betragen der Zahl nach 68·0 Percent, die Reisemeilen dieser Classe aber nur 57·3, also um $^1/_{6\cdot4}$ weniger.

Aehnliche, wenn auch in der Grösse der Ziffer abweichende Verhältnisse kommen auch auf den einzelnen Bahnen zum Vorschein, und stellen sich dar, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	betragen gegenüber der Zahl der Reisenden die Reisemeilen		
	der I. Classe	der II. Classe	der III. Classe
	mehr		weniger
Nördliche	das 2·3fache	um $\frac{1}{3\cdot0}$	um $\frac{1}{6\cdot4}$
Südliche, Section I	„ 1·4 „	„ $\frac{1}{2\cdot8}$	„ $\frac{1}{7\cdot9}$
Südliche, Section II	„ 2·6 „	„ $\frac{1}{1\cdot9}$	„ $\frac{1}{4\cdot1}$
Südöstliche	„ 1·3 „	„ $\frac{1}{5\cdot8}$	„ $\frac{1}{7\cdot4}$
Oestliche	„ 0·97 „	„ $\frac{1}{3\cdot7}$	„ $\frac{1}{10\cdot2}$
Lombard.-venez. . .	„ 1·6 „	„ $\frac{1}{6\cdot3}$	„ $\frac{1}{10\cdot1}$

In Vergleichung mit dem Antheile, welchen die I. Classe an der Zahl der Reisenden hatte, ist der Antheil, welchen diese Classe an den Reisemeilen nimmt, auf der südlichen Bahn, Section II, am grössten, und auf der östlichen Bahn am kleinsten.

In Vergleichung mit dem Antheile, welchen die II. Classe an der Zahl der Reisenden nimmt, ist der Antheil, welchen diese Classe an den Reisemeilen hat, auch auf der südlichen Bahn, Section II, am grössten, auf der lombardisch-venezianischen Bahn aber am kleinsten.

Rücksichtlich der III. Classe stellt sich natürlich bei der südlichen Bahn, Section II, das entgegengesetzte Verhältniss dar, indem der Antheil, welchen diese Classe an den Reisemeilen, in Vergleichung zu dem Antheile, den sie an der Zahl der Reisenden nimmt, am kleinsten ist. Die geringste Abweichung findet in dieser Beziehung auf der östlichen und auf der lombardisch-venezianischen Bahn Statt.

In Bezug auf die absolute Entfernung, welche ein Reisender der verschiedenen Classen im Durchschnitte zurücklegte, dann auf das Verhältniss, welches zwischen dieser Entfernung und der Länge jeder Bahn besteht, ist abgesehen von der lombardisch-venezianischen Bahn, schliesslich noch Folgendes zu bemerken.

Von den Reisenden der I. Wagen-Classe sind alle Bahnen, mit Ausnahme der südlichen, Section I, und der östlichen auf die grösste Entfernung benützt worden, und zwar:

die nördliche Bahn auf 21·6 Meilen, oder nahe 1/3 der Bahnlänge zwischen Brünn oder Olmütz und Bodenbach,
„ südliche „ S. I „ 4.0 „ „ „ 1/5 der ganzen Bahnlänge,
„ „ „ S. II „ 19·1 „ „ „ 1/2 „ „ „
„ südöstliche „ „ 13·3 „ „ „ 1/4 „ „ „
„ östliche „ „ 4·8 „ „ „ 1/2 „ „ „

Von den Reisenden der II. Wagen-Classe sind alle Bahnen, mit Ausnahme der südlichen, Section I, und der östlichen, auf die nächst kleinere Entfernung benützt worden, und zwar:

die nördliche Bahn auf 12·5 Meilen oder nahe 1/4 der Bahnlänge zwischen Brünn oder Olmütz und Bodenbach,
„ südliche „ S. I „ 4.8 „ „ „ 1/5 der ganzen Bahnlänge,
„ „ „ S. II „ 11·3 „ „ „ 1/4 „ „ „
„ südöstliche „ „ 12·2 „ „ „ 1/5 „ „ „
„ östliche „ „ 6·4 „ „ „ 2/3 „ „ „

Von den Reisenden der III. Wagen-Classe sind alle Bahnen auf die kürzetse Entfernung benützt worden, und zwar:

die nördliche Bahn auf 7·9 Meilen oder nahe 1/6 der Bahnlänge zwischen Brünn oder Olmütz und Bodenbach,
„ südliche „ S. I „ 3·1 „ „ „ 1/6 der ganzen Bahnlänge,
„ „ „ S. II „ 5·6 „ „ „ 1/3 „ „ „
„ südöstliche „ „ 9·0 „ „ „ 1/6 „ „ „
„ östliche „ „ 4·5 „ „ „ 1/2 „ „ „

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn, die wegen ihrer Theilung in drei abgesonderte Stücke in die obige Vergleichung nicht unmittelbar einbezogen werden konnte, wurden zwar ebenfalls die Reisenden der I. Classe auf die grösste, jene der II. Classe auf die nächst kleinere und jene der III. Classe auf die kleinste Entfernung befördert; sie beträgt jedoch

für die Reisenden der I. Classe 5·8 Meilen oder nahe 1/8 der Länge aller 3 Bahnstrecken,
„ „ „ „ II. „ 4·4 „ „ „ 1/11 „ „ „ „
„ „ „ „ III. „ 3·4 „ „ „ 1/13 „ „ „ „

Das Militär legte zurück:

auf der nördlichen Bahn 25·2 Meilen oder über 1/2 der Bahnlänge zwischen Brünn oder Olmütz u. Bodenbach,
„ „ südlichen „ S. I, 14·0 „ „ nahe 3/4 „ ganzen Bahnlänge,
„ „ „ „ S. II, 25·2 „ „ über 1/2 „ „ „
„ „ südöstlichen „ 18·7 „ „ „ 1/3 „ „ „
„ „ östlichen „ 5·8 „ „ „ 1/2 „ „ „

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn legte das Militär 11·6 Meilen oder nahe 1/4 der Länge aller drei Bahnstrecken zurück.

c. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.

Der Verkehr jeder einzelnen Station ist aus dem Ausweise über die Transporte unmittelbar zu entnehmen. Jener Ausweis liefert aber auch die Behelfe zu den nachfolgenden Vergleichungen.

Nach Bahnstrecken.

Wenn man von den Hauptstationen absieht, und nur die zwischen solchen liegenden Stationen zusammen, so wie die Bahnlängen von einer Hauptstation zur anderen in Betracht zieht, und die Bahnstrecken nach der Zunahme des Verkehrs ordnet, so ergibt sich nachfolgende Uebersicht.

Auf den nachbenannten Bahnen hatten																				
den kleinsten Verkehr					den nächst grösseren Verkehr					den noch grösseren Verkehr					den grössten Verkehr				
die Stationen					die Stationen					die Stationen					die Stationen				
zwischen den Haupt-Stationen	in der Zahl			in % von dem Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Haupt-Stationen	in der Zahl			in % von dem Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Haupt-Stationen	in der Zahl			in % von dem Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Haupt-Stationen	in der Zahl			in % von dem Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile
	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte	
Auf der nördlichen Bahn.																				
Brünn und Trübau	9	.	7	0·58	Olmütz und Trübau	9	.	6	0·66	Trübau und Prag	15	.	9	0·94	Prag u. Bodenbach	13	.	5	1·11
Auf der südlichen Bahn, Section I.																				
Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·08	Neustadt u. Oedenburg	7	.	7	0·20	Baden u. Gloggnitz	12	.	7	2·18	Wien und Baden	12	.	4	9·47
Auf der südlichen Bahn, Section II.																				
Cilli und Laibach	11	.	8	0·87	Gratz und Cilli	13	.	6	1·15	.	.	.	.	.	Gratz u. Mürzzuschlag	13	.	6	1·54
Auf der südöstlichen Bahn.																				
Czegléd und Szegedin	4	.	1	0·32	Pest und Szolnok	8	.	6	0·56	.	.	.	.	.	Pressburg u. Pest	19	.	14	0·61

Auf der östlichen Bahn hatte die Zwischenstation
Trzebinia mit 11·75 Percent den grössten Antheil an dem Gesammtverkehre und
Krzeszowice „ 9·04 „ „ kleinsten „ „ „ „

Auf den lombard-venezianischen Bahnen hatten die Zwischenstationen

Monza	mit 25·83 Percent	den grössten	Antheil an dem Gesammtverkehre.
Melzo	„ 7·19 „		
Padua	„ 11·88 „		
Cucciago . . .	„ 1·64 „	den kleinsten	
Limito	„ 4·83 „		
Sommacampagna	„ 0·10 „		

Auf der nördlichen Bahn zwischen Trübau und Prag gaben die Stationen Pardubic und Kolin, erstere mit 5·47, letztere mit 3·90 Percent, zwischen Prag und Bodenbach die Stationen Aussig mit 3·66 und Theresienstadt mit 3·52 Percent den Ausschlag.

Auf der südlichen Bahn, Section I, zwischen Wien und Baden gaben die Stationen Meidling und Mödling, erstere mit 8·60, letztere mit 7·45 Percent, den Ausschlag.

Auf der südlichen Bahn, Section II, zwischen Mürzzuschlag, Gratz und Cilli gaben die Stationen Bruck mit 6·13 Percent, Leibnitz mit 2·54 Percent und Marburg mit 5·40 Percent den Ausschlag.

Auf der südöstlichen Bahn zwischen Pressburg und Pest gab die Station Waitzen mit 4·29 Percent den Ausschlag.

Nach Stationen.

Wenn man die Zahl der Reisenden der Endstationen mit der Gesammtzahl der Reisenden jeder Bahn in Vergleichung stellt, so erscheint überwiegend auf der nördlichen Bahn

Brünn mit 11·56% sowohl gegen die Station Olmütz . . mit 5·34%
als auch „ „ „ Bodenbach . „ 4·80%

auf der südlichen Bahn, Section I,

Wien mit 29·44% sowohl gegen die Station Mürzzuschlag „ 2·84%
als auch „ „ „ Oedenburg „ 2·28%

auf der südlichen Bahn, Section II,

Laibach mit 13·32% „ „ „ Mürzzuschlag „ 11·34%

auf der südöstlichen Bahn

Pressburg mit 33·87% „ „ „ Szegedin „ 3·05%
und Szolnok „ 5·79%

auf der östlichen Bahn

Krakau mit 34·58% sowohl „ „ „ Szczakowa „ 33·49%
als auch „ „ „ Granica „ 11·14%

auf den lombard.-venez. Bahnen

Mailand mit 46·30%, beziehungsweise 48·72%,
sowohl gegen die Station Camerlata mit 15·24%
als auch „ „ „ Treviglio „ 32·64%

und dass endlich Venedig mit 24·88 Percent „ „ Coccaglio „ 3·71%
übertrifft.

Wenn man ferner die Zahl der Reisenden in den Stationen der Hauptstädte der Kronländer Böhmen, Mähren, Oesterreich, Steiermark, Krain und Ungern betrachtet, so hatte im Verhältnisse zur Gesammtzahl von Reisenden der bezüglichen Bahn Wien die grösste Zahl mit 29·44 Percent, dann folgt Pest mit 27·89 Percent, dann folgt Prag mit 23·28 Percent, diesem folgt Gratz mit 22·6 Percent, sodann Laibach mit 13·32 Percent und endlich Brünn mit 11·56 Percent. Da aber die nördliche Staatsbahn von Brünn aus nur den Verkehr in einer Richtung hat, so würde auch, wenn der Verkehr von da in der anderen Richtung, nämlich auf der privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, nicht grösser gewesen wäre, die Gesammtzahl der Reisenden von Brünn jene von Prag übertreffen.

d. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.

Die Grösse des Personen-Verkehrs war im Laufe des Jahres auf den einzelnen Bahnen nicht eine fortwährend gleiche, und nahm auf den verschiedenen Bahnen zu verschiedenen Zeiten zu und ab.

Wenn man, um diese Veränderungen zu übersehen, die Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs zusammengenommen in Betrachtung zieht, so ergeben sich für verschiedene Zeit-Perioden folgende Verkehrsverhältnisse.

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen						sind auf allen Bahnen zusammen
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lomb.-venez.	
	Personen befördert worden						
November 1853	67.440	86.054	61.986	81.790	7.100	171.647	476.017
December „	53.307	66.148	42.685	55.078	5.097	129.469	351.784
Januar 1854	47.704	62.718	37.827	47.824	4.503	118.308	318.884
Zusammen im 1. Quartale	168.451	214.920	142.498	184.692	16.700	419.424	1,146.685
Februar 1854	51.908	64.130	40.878	58.137	4.437	121.712	341.232
März „	71.742	82.354	60.443	119.972	5.679	162.282	502.472
April „	81.629	125.990	73.812	114.400	8.590	163.476	567.897
Zusammen im 2. Quartale	205.279	272.474	175 133	292.509	18.706	447.500	1,411.601
Mai 1854	94.361	174.998	77.917	131.322	8.526	180.702	667.826
Juni „	117.225	251.554	79.726	135.334	9.519	218.089	811.447
Juli „	113.296	286.303	80.686	113.804	9.333	214.282	817.704
Zusammen im 3. Quartale	324.882	712.855	238.329	380.460	27.378	613.073	2,296.977
August 1854	109.684	276.228	82.886	96.404	9.441	232.649	807.292
September 1854	115.155	271.024	93.469	104.364	9.603	244.075	837.690
October „	91.609	143.400	69.801	85.454	9.324	230.241	629.829
Zusammen im 4. Quartale	316.448	690.652	246.156	286.222	28.368	706.965	2,274.811
Zusammen im 1. Semester	373.730	487.394	317.631	477.201	35.406	866.924	2,558.286
Zusammen im 2. Semester	641.330	1,403.507	484.485	666.682	55·746	1,320.038	4,571.788
Zusammen im Verwaltungs-Jahre	1,015.060	1,890.901	802.116	1,143.883	91.152	2,186.962	7,130.074

Die Vertheilung der Reisenden nach den einzelnen Monaten lässt erkennen, wie ungleich die Benützung der Bahnen je nach den einzelnen Jahresabschnitten war.

Auf allen Bahnen zusammengenommen hat der grösste Verkehr im Monate September stattgefunden, und erreichte fast das Dreifache des Verkehres im schwächsten Monate Januar. Auf der nördlichen und südöstlichen Bahn war der stärkste Verkehr im Monate Juni, auf der südlichen, Section I, im Monate Juli.

Der schwächste Verkehr auf allen Bahnen überhaupt war im Monate Januar, auf der östlichen Bahn war der schwächste Verkehr im Monate Februar.

Der Einfluss von Zufälligkeiten, die in den einzelnen Monaten vorkommen, gleicht sich mehr aus, wenn man die Ergebnisse nach Quartalen und Semestern in Betracht zieht.

Auf den einzelnen Bahnen vertheilen sich die Antheile der einzelnen Quartale und Semester des Verwaltungs-Jahres, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen von dem Gesammtverkehre in Percenten ausgedrückt					
	auf das 1.	auf das 2.	auf das 3.	auf das 4.	auf das 1.	auf das 2.
	Quartal				Semester	
Nördliche	16·6	20·2	32·0	31·2	36·8	63·2
Südliche, Section I	11·3	14·4	38·2	36·1	25·7	74·3
„ „ II	17·7	21·8	29·7	30·8	39·5	60·5
Südöstliche	16·1	25·6	33·3	25·0	41·7	58·3
Oestliche	18·3	20·5	30·1	31·1	38·8	61·2
Lombardisch-venezianische .	19·1	20·5	28·1	32·3	39·6	60·4
Im Durchschnitte aller Bahnen	16·8	19·8	32·2	31·2	36·6	63·4

Wenn man die Zahl der Personen des 1. Quartals auf jeder Bahn als Einheit annimmt und jene der übrigen Quartale im entsprechenden Verhältnisse ausdrückt, so ergeben sich für eine leichte Uebersicht der Grösse des Verkehres nach der natürlichen Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisszahlen:

auf allen Bahnen zusammengenommen . . . 1 : 1·23 : 2·00 : 1·98
„ der nördlichen Bahn . . . . . 1 : 1·22 : 1·93 : 1·88
„ „ südlichen Bahn, Section I . . . . 1 : 1·27 : 3·31 : 3·21
„ „ „ „ „ II . . . . 1 : 1·24 : 1·67 : 1·72
„ „ südöstlichen „ . . . . . 1 : 1·58 : 2·06 : 1·55
„ „ östlichen „ . . . . . 1 : 1·12 : 1·60 : 1·70
„ „ lombardisch-venezianischen Bahn . . 1 : 1·07 : 1·46 : 1·69.

Ordnet man die Quartale nach der Zunahme des Verkehres, so bilden sie die nachstehenden Reihenfolgen:

für alle Bahnen zusammen das . . . . 1. 2. 4. 3. Quartal,
„ die nördliche Bahn . . . . . 1. 2. 4. 3. „
„ „ südliche „ Section I . . . 1. 2. 4. 3. „

für die südliche Bahn, Section II . . . . 1. 2. 3. 4. Quartal,
„ „ südöstliche „ . . . . . 1. 4. 2. 3. „
„ „ östliche „ . . . . . 1. 2. 3. 4. „
„ „ lombardisch-venezianische Bahn . 1. 2. 3. 4. „

Auf der nördlichen, der südlichen, Section I, und der südöstlichen Bahn war also der Verkehr am grössten im 3. Quartale, auf den übrigen Bahnen im 4. Quartale. Auf allen Bahnen zusammengenommen war der Verkehr im 3. Quartale am stärksten.

Am schwächsten war der Verkehr auf allen Bahnen im ersten Quartale, hierauf folgte auf allen Bahnen mit Ausnahme der südöstlichen das 2. Quartal.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester vergleicht, so zeigt sich auf allen Bahnen im 2. Semester eine Vermehrung gegenüber dem 1. Semester. Die Verhältnisszahlen der Verkehrszunahme werden weiter unten bei der Einnahme entwickelt.

Diesen vorausgeschickten Ziffern lassen sich noch folgende Bemerkungen anreihen.

In denselben spricht sich die Einwirkung des Klima's entschieden aus. Die 3 Wintermonate November, December und Januar haben auf allen Bahnen die wenigsten Reisenden aufzuweisen. Die Sommermonate sind durchgehends besser als die Frühlingsmonate, und der Unterschied ist am bedeutendsten auf der südlichen, Section I, und auf der südöstlichen Bahn, indem bei ersterer die Frequenz sich auf das Dreifache, bei letzterer aber auf das Doppelte steigerte. Dieser grosse Verkehr von Reisenden in den Sommermonaten überstieg bei der nördlichen, bei der südlichen, Section I, und bei der südöstlichen Bahn sogar den Verkehr der Herbstmonate, welcher letztere bei der südlichen, Section II, der östlichen und der lombardisch-venezianischen Bahn der stärkste ist.

Bei der Vertheilung nach Semestern tritt der grösste Unterschied bei der südlichen Bahn, Section I, hervor, indem bei dieser Bahn die Frequenz im 2. Semester sich um das Dreifache in Vergleichung zu jener des 1. Semesters erhöhte, welche auffallende Differenz durch den bekannten starken Besuch mehrerer der Residenz nahe gelegener Bade- und Belustigungsorte, zugleich Orte des Sommeraufenthaltes für die Bewohner der Residenz, erklärt wird. Bei der nördlichen Staatsbahn ergab sich im 2. Semester eine nahezu doppelte Frequenz von jener des 1. Semesters. Auf der lombardisch-venezianischen Bahn stellt sich der Verkehr des 2. Semesters in Vergleichung zum ersten um mehr als 1½mal grösser heraus, und dessgleichen resultirt auch bei den übrigen Bahnen ein grösserer Verkehr im 2. Semester, als diess in dem 1. Semester der Fall war.

e. Verkehr in Vergleichung zu den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und zu der dabei fortgeschafften Last.

In Vergleichung der 487.300 Nutzmeilen, welche die Locomotive bei den Personen-Zügen sämmtlicher Bahnen zurücklegten, mit den 54,369.074 Reisemeilen,

welche für alle Bahnen entfallen und sonach von den beförderten Personen zurückgelegt wurden, wovon die Reisenden 34,861.614 und das Militär 19,507.460 treffen, ergibt sich, dass bei allen Bahnen auf eine Personenzugs-Nutzmeile 71·5 Reisemeilen oder eben so viele Reisende und mit Hinzurechnung des Militärs 111·6 Personen entfallen.

Auf den einzelnen Bahnen entfallen auf eine Personenzugs-Nutzmeile:

auf der nördlichen Bahn . . .	83·7	Reisende	und sammt Militär	116·9	Personen,		
„ „ südlichen „ Section I,	110·8	„	„	„	„	147·3	„
„ „ „ „ „ II,	56·6	„	„	„	„	111·8	„
„ „ südöstlichen „ . . .	74·4	„	„	„	„	149·8	„
„ „ östlichen „ . . .	46·8	„	„	„	„	48·5	„
„ „ lomb.-venez. „ . . .	55·3	„	„	„	„	70·0	„

Von den Sitzplätzen, welche auf den in Bewegung gesetzten Personen-Wagen vorhanden waren, entfallen auf einen Reisenden 3·7 und mit Hinzurechnung des Militärs auf eine Person 2·4.

Auf den einzelnen Bahnen ergibt sich die entfallende Anzahl an Sitzplätzen bei der nördlichen Bahn

auf 1 Reisenden	mit	3·4	und sammt Militär	auf	1	Person	mit	2·5	
„ „ südlichen Bahn, Section I, auf 1 Reisenden	„	3·0	„	„	„	„	„	„	2·2
„ „ südlichen Bahn, Section II, auf 1 Reisenden	„	4·4	„	„	„	„	„	„	2·2
„ „ südöstlichen Bahn auf 1 Reisenden	„	3·4	„	„	„	„	„	„	1·7
„ „ östlichen Bahn auf 1 Reisenden	„	3·5	„	„	„	„	„	„	3·4
„ „ lombard.-venez. Bahn auf 1 Reisenden	„	4·7	„	„	„	„	„	„	3·7.

Wenn man annimmt, dass auf allen Bahnen das sämmtliche Militär in Personen-Wagen befördert worden ist, so ergibt sich, dass auf der südöstlichen Bahn die dem Verkehre dienstbar gewesenen Sitzplätze am meisten, bei der lombardisch-venezianischen Bahn aber am wenigsten benützt worden sind.

Rücksichtlich der Last an Wagen und Personen, welche bei den Personen-Zügen geführt wurde, ergibt sich, wenn man jede Person mit dem frei mitzunehmenden Gepäcke auf $1^1/_2$ Centner anschlägt, dass im Durchschnitte aller Bahnen die leeren Personen-Wagen eines Zuges 887 Centner, diese mit den Reisenden besetzt 994 Centner, und, wenn auch das Militär dazugerechnet wird, 1.054 Centner im Gewichte hatten.

Auf den einzelnen Bahnen ergibt sich das durchschnittliche Gewicht, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	betrug bei einem Personen-Zuge das Gewicht			Das Gewicht, welches durch alle Fahrten 1 Meile weit befördert wurde, betrug
	der leeren Wagen	der Wagen und der Reisenden	der Wagen, der Reisenden und des Militärs	
	Centner			
Nördliche	936	1.062	1.111	109,484.606
Südliche, Section I.	1.143	1.309	1.364	76,516.306
„ „ II.	888	953	1.036	84,470.260
Südöstliche	936	1.048	1.161	119,109.312
Oestliche	466	536	539	5,067.062
Lomb.-venez. . . .	770	833	875	121,705.500
			Zusammen . .	516,373.068

Das effective Gewicht der Personen-Züge war jedoch noch grösser auf allen Bahnen um das Gewicht jener Lastwagen, welche den Personen-Zügen zur Beförderung des Reisegepäckes etc. stets beigegeben werden, und ihres Inhaltes; ferner auf der lombardisch-venezianischen Bahn um das Gewicht der Lastwagen sammt Inhalt, welche zur Beförderung der gewöhnlichen Frachten benützt wurden; endlich auf den anderen Bahnen auch um das Gewicht jener Lastwagen sammt Fracht, welche den gemischten Zügen und ausnahmsweise zu Zeiten auch den Personen-Zügen beigegeben werden.

Wenn man annimmt, dass sämmtliches Militär in Personen-Wagen befördert wurde, so ergibt sich im Durchschnitte aller Bahnen das Verhältniss des Gewichtes der beförderten Personen sammt dem frei mitgeführten Gepäcke zu dem Wagengewichte von 1:5·31, während, wenn alle Plätze besetzt gewesen wären, das Verhältniss von 1:2·23 bestanden hätte.

Auf den einzelnen Bahnen stellen sich in dieser Beziehung folgende Verhältnisse dar:

auf der nördlichen Bahn
das stattgehabte Verhältniss 1 : 5·92; bei Besetzung aller Plätze 1 : 2·15
„ „ südlichen Bahn, Section I,
das stattgehabte Verhältniss 1 : 5·17; „ „ „ „ 1 : 2·28
„ „ südlichen Bahn, Section II,
das stattgehabte Verhältniss 1 : 5·17; „ „ „ „ 1 : 2·39
„ „ südöstlichen Bahn
das stattgehabte Verhältniss 1 : 4·16; „ „ „ „ 1 : 2·51
„ „ östlichen Bahn
das stattgehabte Verhältniss 1 : 6·38; „ „ „ „ 1 : 1·85
„ „ lomb.-venez. Bahn
das stattgehabte Verhältniss 1 : 7·33; „ „ „ „ 1 : 2·01.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn wurde also verhältnissmässig am meisten todte Last geführt, obschon bei Besetzung aller Plätze auf allen Bahnen die grösste todte Last auf der südöstlichen Bahn geführt werden musste. Ueberdiess zeigt sich, dass auf der südöstlichen Bahn in der Wirklichkeit die wenigste todte Last befördert wurde, woraus sich ergibt, dass dort die Sitzplätze der Wagen am besten benützt wurden.

2. Sachen-Transporte.

a. Verkehr nach der Gewichtsmenge überhaupt.

Wie aus der Uebersicht VIII hervorgeht, beträgt der auf den österreichischen Staatsbahnen im Verwaltungs-Jahre 1854 vermittelte Sachenverkehr

an Reisegepäck und Eilgut	1,136.437 Centner,
„ ordinären Frachten	32,290.577 „
„ Regie- „	6,223.674 „
Zusammen	39,650.688 Centner.

Das Reisegepäck ist dasjenige, welches die Reisenden nicht unter eigener Aufsicht im Wagen behielten, sondern zur Beförderung aufgaben.

Werden diese Mengen ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf welche der Transport stattfand, auf die Bahnlänge vertheilt, so entfallen auf eine Bahnmeile

von dem Reisegepäcke und Eilgute	4.872 Centner,
„ den ordinären Frachten	138.438 „
„ „ Regie- „	26.683 „
im Durchschnitte von allen Gegenständen	169.993 Centner.

Wird die Gesammtmenge auf die vorhandene Achsenzahl und Ladungsfähigkeit der Lastwagen vertheilt, so entfallen auf 1 Achse 2.620·84 Centner und auf 1 Centner Ladungsfähigkeit 52·61 Centner.

Nach der Vertheilung auf die Bahnlänge gelangte das meiste Eilgut und Reisegepäck auf der südöstlichen Bahn zur Aufgabe,

nämlich auf 1 Bahnmeile mit	8.196 Centnern,
die nächst grössere Menge hatte die östliche Bahn mit .	5.149 „
am wenigsten hatte die nördliche Bahn mit	2.853 „

Die meisten ordinären Frachten im Verhältnisse zur Bahnlänge gelangten auf der südlichen Bahn, S. I, zur Aufgabe, u. z. für die Meile mit 228.194 Centnern,

dieser folgte die östliche Bahn mit	193.393 „
am wenigsten hatten die lombardisch-venezianischen Bahnen mit	61.451 „
Am meisten Regie-Frachten hatte die südöstliche Bahn mit .	39.405 „
ihr folgte die südliche, Section I, mit	33.741 „
am wenigsten hatten die lomb.-venez. Bahnen mit	4.039 „

Nach der Vertheilung auf die vorhandenen Lastwagen-Achsen entfiel auf eine Achse die grösste Anzahl Centner von Sachen jeder Art auf der östlichen Bahn mit . . . . . 4.645·99 Centnern,
dieser folgte die südliche, Section I, mit . . . . . 3.492·83 „
die kleinste Anzahl ergab sich auf der südöstlichen mit . . . . 2.350·80 „

Nach der Vertheilung auf die Ladungsfähigkeit entfiel auf einen Centner derselben die grösste Anzahl Centner von Sachen jeder Art auf der östlichen Bahn mit . . . . . 101·91 Centnern,
dieser folgte die südliche Bahn, Section I, mit . . . . . 73·38 „
die kleinste Anzahl entfiel auf den lomb.-venez. Bahnen mit . . . 43·19 „

b. Sachen-Transporte bei Personen-Zügen.

In weitere aus der Uebersicht VIII nicht zu entnehmende Details eingehend, ist zunächst jener Sachen-Transport in Betracht zu ziehen, welcher beim Verkehre der Personen-Züge vorkömmt. Derselbe theilt sich in das Gepäck der Reisenden und des Militärs, dann in das Eilgut, wie folgt.

Auf nachbenannten Bahnen	gelangte zur Beförderung		
	Gepäcke	Eilgut	Zusammen
	in Centnern		
Nördliche	134.839	42.062	176.901
Südliche, Section I	70.442	26.174	96.616
„ „ II	130.064	24.637	154.701
Südöstliche	259.879	203.218	463.097
Oestliche	44.706	2.924	47.630
Lombardisch-venezianische	172.889	24.603	197.492
Zusammen	812.819	323.618	1,136.437
Auf eine Bahnmeile entfallen			
Nördliche	2.175	678	2.853
Südliche Section I	3.436	1.277	4.713
„ „ II	3.134	594	3.728
Südöstliche	4.600	3.597	8.197
Oestliche	4.833	316	5.149
Lombardisch-venezianische	3.974	566	4.540
Im Durchschnitte	3.485	1.387	4.872
In Percenten von der Gesammtmenge des Gepäckes der Reisenden und des Eilgutes ausgedrückt			
Nördliche	76·2	23·8	.
Südliche, Section I	72·9	27·1	.
„ „ II	84·1	15·9	.
Südöstliche	56·1	43·9	.
Oestliche	93·9	6·1	.
Lombardisch-venezianische	87·5	12·5	.
Im Durchschnitte	71·5	28·5	.

Bei einer Vergleichung dieser auf den verschiedenen Bahnen sich ergebenden Verhältnisszahlen stellen sich die grössten Abweichungen dar, wie folgt.

Auf eine Bahnmeile entfällt						
von den verschiedenen Transport-Gegenständen bei Personen-Zügen	die grösste Menge			die kleinste Menge		
	nach der absoluten Zahl in Ctrn.	nach den Antheilen an den Percenten der Gesammtmenge des Gepäckes der Reisenden und des Eilgutes	auf nachbenannten Bahnen	nach der absoluten Zahl in Ctrn.	nach den Antheilen an den Percenten der Gesammtmenge des Gepäckes der Reisenden und des Eilgutes	auf nachbenannten Bahnen
vom Gepäck d. Reisenden	4.833	93·9	östliche	2.175	76·2	nördliche
				4.600	56·1	südöstliche
„ Eilgut...	3.597	43·9	südöstliche	316	6·1	östliche

An beiden Gegenständen zusammen entfällt
am meisten auf der südöstlichen Bahn mit . . . 8.197 Centnern,
„ wenigsten „ „ nördlichen „ „ . . . 2.853 „

Die früher aufgestellten Zahlenverhältnisse dienen, im Zusammenhalte mit der Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs, auch zu einer Vergleichung, in welcher Menge sich auf den verschiedenen Bahnen das von einer Person mitgeführte Gepäcke darstellt; es ergibt sich daraus, dass auf jeden Centner Gepäck der Reisenden entfallen:

auf der nördlichen Bahn . . . . . 7·5 Reisende,
„ „ südlichen „ Section I . . . . 26·8 „
„ „ „ „ „ II . . . . 6·2 „
„ „ südöstlichen „ . . . . . 4·4 „
„ „ östlichen „ . . . . . 2·0 „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 12·6 „
im Durchschnitte aller Bahnen . . 8·8 Reisende.

Man ersieht daraus, dass sich auf den drei Hauptbahnen, der nördlichen, südlichen, Section II, und südöstlichen nicht sehr grosse Unterschiede herausstellen, dass sich dagegen auf der südlichen, Section I, der östlichen und den lombardisch-venezianischen Bahnen bedeutende Abweichungen ergeben.

Bei dem Gepäcke der Reisenden sind die sehr kleine Verhältnisszahl der östlichen Bahn und die sehr grossen Verhältnisszahlen der lombardisch-venezianischen Bahnen und insbesondere der südlichen Bahn, Section I, durch den Umstand erklärlich, dass auf der zuerst genannten Bahn ein sehr geringer, dagegen auf den beiden letzteren Bahnen ein sehr grosser Zwischenverkehr besteht, und die Personen dieses Verkehres in der Regel kein oder nur weniges Gepäcke bei sich führen.

Ein sehr grosser Unterschied ist auch in der Menge des beförderten Eilgutes zu ersehen; sie ist namentlich auf der südöstlichen Bahn überwiegend gegen die übrigen Bahnen und lässt auf den grossen Werth schliessen, den viele der Parteien, welche sich dieser Bahn bedienen, auf die raschere Beförderung einzelner Sendungen legen.

c. Verkehr mit ordinären und Regie-Frachten.

Die Partei-Frachten werden nach den drei Tarifs-Classen und überdiess nach der Unterscheidung ausgewiesen, ob sie auf einer und derselben Bahn aufgenommen und abgegeben wurden, oder aber von einer Bahn auf die andere übergingen.

Menge der verschiedenen Frachtgattungen.

Die Mengen, welche von den verschiedenen Frachtgattungen auf den einzelnen Bahnen zur Beförderung gelangten, sind aus der folgenden Nachweisung zu ersehen.

Auf nachbenannten Bahnen	gelangten zur Beförderung					
	Partei-Frachten				Regie-Frachten	alle Fracht-Gattungen zusammen
	der I. Classe	der II. Classe	der III. Classe	in d. 3 Classen zusammen		
	Centner					
Nördliche	6,268.258	1,601.638	94.742	7,964.638	1,710,708	9,675.346
Südliche, Section I . . .	3,835.077	791.333	51.564	4,677.974	691.681	5,369.655
Südliche, Section II . . .	5,110.524	834.253	68.542	6,013.319	1,360.177	7,373.496
Südöstliche	8,211.903	889.949	70.793	9,172.645	2,226.392	11,399.037
Oestliche	1,612.059	174.317	2.511	1,788.887	59.037	1,847.924
Lombardisch-venezian. .	2,201.171	433.647	38.296	2,673.114	175.679	2,848.793
Zusammen .	27,238.992	4,725.137	326.448	32,290.577	6,223.674	38,514.251
Auf 1 Bahnmeile entfallen						
Nördliche	101.101	25.833	1.528	128.462	27.592	156.054
Südliche, Section I . . .	187.077	38.602	2.515	228.194	33.741	261.935
Südliche, Section II . . .	123.145	20.101	1.652	144.898	32.775	177.673
Südöstliche	145.343	15.751	1.253	162.347	39.405	201.752
Oestliche	174.277	18.845	271	193.393	6.382	199.775
Lombardisch-venezian. .	50.602	9.969	880	61.451	4.039	65.490
Im Durchschnitte .	116.780	20.258	1.400	138.438	26.683	165.121
In Percenten von der Gesammtmenge der Partei-Frachten ausgedrückt						
Nördliche	78·7	20·1	1·2	. .	21·5	. .
Südliche, Section I . . .	82·0	16·9	1·1	. .	14·8	. .
Südliche, Section II . . .	85·0	13·9	1·1	. .	22·6	. .
Südöstliche	89·5	9·7	0·8	. .	24·3	. .
Oestliche	90·1	9·7	0·2	. .	3·3	. .
Lombardisch-venezian. .	82·4	16·2	1·4	. .	6·6	. .
Im Durchschnitte .	84·4	14·6	1·0	. .	19·3	. .

Wie diese Nachweisung zeigt, haben die österreichischen Staatsbahnen, abgesehen von den Regie-Frachten, einen Frachtenverkehr aufzuweisen, welcher nur von anderen Bahnen, die von den Verhältnissen sehr begünstigt sind, übertroffen wird.

Von Interesse wird es sein, in eine nähere Betrachtung der Ziffern einzugehen, nach welchen sich die Partei-Frachten in die drei abgesondert nachgewiesenen

Classen vertheilen, weil die I. Classe die grosse Masse der Roh-Producte in sich fasst, während der II. und III. Classe meist Handelsgüter, namentlich die Colonial-Waaren, und der III. Classe insbesondere die voluminösen oder sogenannten sperrigen Gegenstände angehören.

Die der III. Classe angehörige Menge, also vorzugsweise die der voluminösen Güter, ist nur von geringer Bedeutung, indem sie nur 1 Percent der Gesammtmenge ausmacht; die Güter der II. Classe dagegen sind, da sie beinahe den 6. Theil der Frachtenmenge aller drei Classen ausmachen, von grösserem Belange.

Den überwiegend wichtigsten Factor bilden jedoch die der I. Waaren-Classe angehörigen Roh-Producte, welche $^5/_6$ der Gesammtmenge ausmachen. Hieraus lässt sich auf den wohlthätigen Einfluss schliessen, welchen die österreichischen Staatsbahnen auf den volkswirthschaftlichen Aufschwung des Kaiserreiches üben.

Unter den Gütern der I. Classe ist die Mineral-Kohle und das Getreide von grosser Bedeutung. Die Mengen betragen:

auf der nördlichen Bahn		2,230.257	Ctr.	Kohle	und	1,184.903	Ctr.	Getreide,
„ „ südlichen „	S. I	654.685	„	„	„	399.519	„	„
„ „ „ „	S. II	360.931	„	„	„	873.241	„	„
„ „ südöstlichen „		11.466,	„	„	„	1,969.153	„	„
„ „ östlichen „		325.786	„	„	„	113.030	„	„
zusammen .		3,583.125	Ctr.	Kohle	und	4,539.846	Ctr.	Getreide.

Auf der östlichen Bahn war der Salz-Transport mit 325.299 Centnern ein sehr belangreicher.

Regie-Frachten sind in nicht unerheblicher Menge zur Beförderung gelangt, indem sie im Durchschnitte aller Bahnen fast dem fünften Theile der Partei-Frachten gleichkommen. Den grössten Theil davon bildet der Brennstoff, überdiess ist aber auch die Quantität an Materiale zum Oberbaue, als: Eisen, Holz, Schotter und Steine, besonders dort, wo Auswechslungen von alten oder zu schwachen Schienen vorgenommen worden sind, bedeutend.

In der Gegenüberstellung der Bahnen mit den abweichendsten Verhältnissen der Menge von verschiedenen Gegenständen der Verfrachtung ergibt sich Folgendes.

Auf eine Bahnmeile entfällt						
	die grösste Menge			die kleinste Menge		
von den verschiedenen Frachtgegenständen	nach der absoluten Zahl in Centnern	nach den Antheilen an den Percenten der Gesammtmenge der Partei-Frachten	auf nachbenannten Bahnen	nach der absoluten Zahl in Centnern	nach den Antheilen an den Percenten der Gesammtmenge der Partei-Frachten	auf nachbenannten Bahnen
von den Partei-Frachten I. Cl.	187.077	82·0	südliche, S. I	50.602	82·4	lomb.-venez.
	174.277	90·1	östliche	101.101	78·7	nördliche
„ „ „ „ II. „	38.602	16·9	südliche, S. I	9.969	16·2	lomb.-venez.
	25.833	20·1	nördliche	15.751	9·7	südöstliche
„ „ „ „ III. „	2.515	1·1	südliche, S. I	271	0·2	östliche
	880	1·4	lomb. venez.			
„ „ Regie-Frachten . .	39.405	24·3	südöstliche	4.039	6·6	lomb.-venez.
				6.382	3·3	östliche

An Partei-Frachten aller drei Classen zusammen entfallen auf die Bahnmeile
am meisten auf der südlichen Bahn, Section I, mit . . . 228.194 Centnern,
„ wenigsten „ „ lombardisch-venez. Bahn „ . . . 61.451 „

An Frachten aller Gattungen zusammen entfallen
am meisten auf der südlichen Bahn, Section I, mit . . . 261.935 Centnern,
„ wenigsten „ „ lombardisch-venez. Bahn „ . . . 65.490 „

Durchschnittliche Transport-Entfernung der Partei-Frachten.

Die Entfernungen, auf welche die Frachten im Durchschnitte verführt wurden, berechnen sich in Meilen, wie folgt.

Nach den Tarifs-Classen	auf der						
	nördlichen	südlichen, Section I	südlichen, Section II	südöstlichen	östlichen	lomb.-venez.	Gesammtheit der Staats-Bahnen
	1 Meilen						
I. Classe	19·60	11·36	18·60	23·72	7·32	12·30	92·90
II. „	24·75	13·09	26·92	29·73	8·29	11·57	114·35
III. „	18·19	14·17	15·40	21·66	5·46	4·95	79·83
Im Durchschnitte aller 3 Classen .	20·62	11·68	19·71	24·28	7·41	11·98	95·68

Im Durchschnitte aller Bahnen wurden daher die Partei-Frachten auf beinahe $^1/_3$ der Bahnlänge befördert.

Auf den einzelnen Bahnen betrug der Weg der Beförderung der Partei-Frachten:

Auf der nördlichen Bahn . . . . . $^1/_3$ der Bahnlänge,
„ „ südlichen „ Section I . . . . . $^1/_2$ „ „
„ „ „ „ „ II . . . . . $^1/_2$ „ „
„ „ südöstlichen „ . . . . . $^2/_5$ „ „
„ „ östlichen „ . . . . . $^7/_9$ „ „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . $^1/_4$ „ „

Die Partei-Frachten haben sonach verhältnissmässig den längsten Weg auf der östlichen Bahn und den kürzesten auf der lombardisch-venezianischen Bahn zurückgelegt.

Wenn man die Gesammtsumme der von sämmtlichen Partei-Frachten zurückgelegten Meilen betrachtet oder, was dasselbe ist, die Gesammtzahl der Frachten-Centner auf die Strecke je einer durchlaufenen Bahnmeile zurückführt, so berechnen sich die auf eine Meile weit beförderten Partei-Frachten auf den einzelnen Bahnen, und zwar:

auf der nördlichen	Bahn auf	164,230.836	Meilen-Centner,
„ „ südlichen	„ Section I, auf . . .	54,638.736	„ „
„ „ „	„ „ II, „ . . .	118,516.517	„ „
„ „ südöstlichen	„ auf	222,511.821	„ „
„ „ östlichen	„ „	13,255.652	„ „
„ „ lomb.-venez.	„ „	32,023.906	„ „
	auf allen Bahnen zusammen auf . .	605,177.468	Meilen-Centner.

Hieraus ergibt sich, dass, absolut genommen und ohne Rücksicht auf die Länge der einzelnen Bahnen, die grösste Verkehrsthätigkeit auf der südöstlichen Bahn herrschte, was um so bemerkenswerther ist, als auf derselben nur eine höchst geringfügige Menge von Mineral-Kohlen, welche sonst bei dieser Nachweisung den Ausschlag zu geben pflegen, verfrachtet wurde. Den zweiten Platz nimmt die nördliche Staatsbahn ein, wo eben der Mineralkohlen-Transport den überwiegenden Antheil an der Zahl der Meilen-Centner ergab. Die südliche Staatsbahn, Section II, hatte die Hälfte, und die Section I derselben den vierten Theil der auf der südöstlichen Staatsbahn vorgekommenen Meilen-Centner aufzuweisen.

Beobachtet man die relative Thätigkeit der einzelnen Bahnen im Transporte der Partei-Frachten, so zeigt sich, dass auf jede Meile Bahnlänge an transportirten Partei-Frachten entfielen:

auf der	südöstlichen Staatsbahn	3,938.262	Meilen-Centner,
„ „	südlichen „ Section II . . .	2,855.820	„ „
„ „	nördlichen Bahn	2,648.884	„ „
„ „	südlichen „ Section I	2,428.388	„ „
„ „	östlichen Staatsbahn	1,433.043	„ „
„ „	lomb.-venez. „	736.182	„ „
	im Durchschnitte aller Bahnen . .	2,576.737	Meilen-Centner.

d. Verkehr mit Partei-Frachten auf der eigenen Bahn und in Verbindung mit fremden Bahnen.

Die auf den einzelnen Bahnen transportirten Güter wurden entweder von einer zur andern Station derselben Bahnlinie versendet, oder sie berührten auch, sei es bei der Aufnahme oder Abgabe, fremde Bahnen. Nur die lombardisch-venezianische Bahn steht mit keiner fremden Bahn in Verbindung, rücksichtlich dieser entfällt daher eine nähere Erörterung. Die östliche Bahn tritt an der preussischen Gränze bei Myslowice mit der oberschlesischen und an der russisch-polnischen Gränze (bei Granica) mit der Warschauer Bahn in Verbindung. Die südöstliche Bahn tritt bei Marchegg mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und die nördliche mit der letzteren in Brünn und Olmütz, dann mit der sächsischen Staatsbahn an der böhmisch-sächsischen Gränze und beziehungsweise in Bodenbach in Verbindung. Die beiden Sectionen der südlichen Staatsbahn berühren sich in Mürzzuschlag.

Die Partei-Frachten, welche hier allein in Betracht kommen, theilen sich demnach in solche, welche auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben

wurden, ferner in solche, welche auf der eigenen Bahn aufgenommen wurden und zur Abgabe auf eine fremde Bahn übergingen, endlich in solche, welche auf einer fremden Bahn aufgenommen wurden und zur Abgabe auf die eigene Bahn übergingen, wie diess aus der nachfolgenden Darstellung zu ersehen ist.

Auf nachbenannten Bahnen	wurden von den Partei-Frachten					
	auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben	auf der fremden Bahn aufgenommen und kamen auf die eigene Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und gingen auf die fremde Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und abgegeben	auf der fremden Bahn aufgenommen und kamen auf die eigene Bahn	auf der eigenen Bahn aufgenommen und gingen auf die fremde Bahn
	Centner			in Percenten von der Gesammtmenge		
Nördliche	3,952.822	2,300.236	1,711.580	49·6	28·9	21·5
Südliche, Section I .	2,346.356	1,319.900	1,011.718	50·2	28·2	21·6
„ „ II .	3,722.403	1,030.696	1,260.220	61·9	17·1	21·0
Südöstliche	5,501.500	802.987	2,868.158	60·0	8·8	31·2
Oestliche	703.985	731.440	353.462	39·4	40·9	19·7
Zusammen .	16,227.066	6,185.259	7,205.138	54·8	20·9	24·3

Die auf der eigenen Bahn aufgenommenen und abgegebenen Waaren betrugen demnach im Durchschnitte aller Bahnen mehr als die Hälfte der Gesammtmenge aller Partei-Frachten.

Im Verhältnisse zum Gesammtverkehre hatte den grössten internen Verkehr die südliche Bahn, Section II, mit 61·9 Percent, den kleinsten die östliche Bahn mit 39·4 Percent. In dem Rayon der nördlichen und in jenem der südlichen Staatsbahn, Section I, betrug der interne Verkehr die Hälfte des Gesammtverkehres; erstere sowohl als letztere empfing von anderen Eisenbahnen im unmittelbaren Verkehre etwas unter $^1/_4$ und gab an dieselben etwas über $^1/_4$ der Gesammtfrachten ab; der Bezug durch fremde Bahnen war auf beiden Bahnen um ein Dritttheil bedeutender, als die Abgabe von Frachten an eben diese fremden Bahnen. Die grösste Quantität ging auf fremde Bahnen über auf der südöstlichen Bahn mit 31·2, die kleinste auf der östlichen Bahn mit 19·7 Percent; die grösste Quantität kam von fremden auf die eigene Bahn an auf der östlichen Bahn mit 40·9, und die kleinste auf der südöstlichen mit 8·8 Percent.

Von den Gütern der I. und III. Frachten-Classe gehört der bei weitem grössere Theil dem internen Verkehre, von den Gütern der II. Classe aber dem externen Verkehre an.

Die vorausgeschickte Darstellung gibt auch, in der Voraussetzung, dass die Lastwagen der eigenen Bahn auf fremde Bahnen und eben so die fremden Lastwagen auf die eigene Bahn übergehen, was wirklich der Fall war, einen Maassstab zur Beurtheilung der Mühewaltung bei der Manipulation mit den Frachten. Denn die auf der eigenen Bahn aufgenommenen und auch abgegebenen Frachten müssen bei der

Aufgabe und Abgabe einer Manipulation unterzogen werden, während bei den übrigen Frachten eine Manipulation nur entweder bei der Aufgabe oder bei der Abgabe stattfindet.

Sonach musste auf der südlichen Bahn, Section II, und der südöstlichen Bahn für die bei weitem grössere Menge von Waaren eine doppelte Manipulation eintreten, während auf der östlichen Bahn für die bei weitem grössere Menge von Gütern nur eine einmalige Manipulation stattfand. Auf der nördlichen und der südlichen Bahn, Section I, war das Verhältniss zwischen der einfachen und der doppelten Manipulation ziemlich gleich.

Die obige Darstellung dient ferner auch dazu, um zu ermitteln, welcher Betrag von der Gesammteinnahme für Partei-Frachten auf die nach der Centner-Zahl eingehobene allgemeine Versicherungsgebühr entfällt, da diese für die aufnehmende Bahn eine grössere, als für die abgebende ist.

Dabei zeigt sich, dass

die nördliche	Bahn von	71·1 Percent	die grössere	Gebühr bezog,
		28·9 „	„ mindere	
„ südliche	„ Section I, von .	71·8 „	„ grössere	
		28·2 „	„ mindere	
„ „	„ „ II, „ .	82·9 „	„ grössere	
		17·1 „	„ mindere	

Auf den nachbenannten

mit den nachbenannten Transport-Gegenständen	den kleinsten Verkehr					den nächst grösseren Verkehr				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile
		zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte	
Auf der nördlichen Bahn										
Mit ordinären Frachten	Brünn und Trübau	9	1	4	0·72	Trübau und Prag	15	4	9	0·80
„ Regie-Frachten . . .	Brünn und Trübau	9	1	8	0·26	Trübau und Prag	15	4	10	0·27
„ ordinären u. Regie-Frachten zusammen	Brünn und Trübau	9	1	5	0·63	Trübau und Prag	15	4	8	0·71
Auf der südlichen Bahn, Section I										
Mit ordinären Frachten	Neustadt und Oedenburg	8	1	7	0·12	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	6	0·13
„ Regie-Frachten . . .	Neustadt und Oedenburg	8	5	3	0·46	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	1	3	1·73
„ ordinären u. Regie-Frachten zusammen	Neustadt und Oedenburg	8	1	7	0·18	Gloggnitz und Mürzzuschlag	6	.	5	0·31

die südöstliche Bahn von	91·2 Percent	die grössere	Gebühr bezog.
	8·8 „	„ mindere	
„ östliche „ „	59·1 „	„ grössere	
	40·9 „	„ mindere	

An allgemeiner Versicherungsgebühr hatte also die südöstliche Bahn die grösste und die östliche die kleinste Einnahme für gleiche Frachtmengen.

e. Verkehr einzelner Bahnstrecken und Stationen.

Die Verhältnisse, welche hinsichtlich des Frachtenverkehres auf einzelnen Bahnstrecken und Stationen bestehen, können, wie diess beim Personen-Verkehre geschehen ist, auf Grundlage des am Eingange der die Transporte betreffenden Darstellung gelieferten Ausweises über den Verkehr einzelner Stationen, in Betrachtung gezogen werden.

Wenn man auch hier wieder von den Hauptstationen absieht und die zwischen diesen liegenden Stationen zusammen, so wie die Bahnlängen von einer Hauptstation zur anderen in Betrachtung zieht und die Bahnstrecken nach der Zunahme der Menge des Verkehres ordnet, so ergibt sich folgende Uebersicht.

Bahnen hatten									
den noch grösseren Verkehr					den grössten Verkehr				
die Stationen					die Stationen				
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile
	zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte	
Auf der nördlichen Bahn									
Prag und Bodenbach	13	2	7	0·89	Olmütz und Trübau	9	3	2	1·11
Olmütz und Trübau	9	3	5	0·47	Prag und Bodenbach	13	2	10	2·77
Olmütz und Trübau	9	3	2	0·97	Prag und Bodenbach	13	2	7	1·03
Auf der südlichen Bahn, Section I									
. . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	5	11	2·67
. . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	7	8	5·31
. . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	5	10	3·01

Auf den nachbenannten											
mit den nachbenannten Transport-Gegenständen	den kleinsten Verkehr					den nächst grösseren Verkehr					
	die Stationen					die Stationen					
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	
		zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte		
Auf der südlichen Bahn, Section II											
Mit ordinären Frachten	Gratz und Cilli	13	.	8	0·97	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	11	1·23	
„ Regie-Frachten	Gratz und Cilli	13	.	9	0·78	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	7	2·37	
„ ordinären u. Regie-Frachten zusammen	Gratz und Cilli	13	.	8	0·93	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	11	1·44	
Auf der südöstlichen Bahn											
Mit ordinären Frachten	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·25	Pressburg und Pest	19	4	10	0·45	
„ Regie-Frachten	Czegléd und Szegedin	4	.	4	0·02	Pest und Szolnok	8	.	7	0·81	
„ ordinären u. Regie-Frachten zusammen	Czegléd und Szegedin	4	.	3	0·20	Pressburg und Pest	19	.	12	0·79	

Auf der östlichen Bahn hatten die Zwischenstationen:

Krzeszowice

bei dem Verkehre ordinärer Frachten mit 3·47 Percent den kleinsten } Antheil
„ „ „ von Regie-Frachten „ 7·15 „ „ grössten } am Gesammt-
„ „ „ beider Gattungen „ 3·69 „ „ kleinsten } verkehre.

Trzebinia

bei dem Verkehre ordinärer Frachten mit 5·69 Percent den grössten } Antheil
„ „ „ von Regie-Frachten „ 5·05 „ „ kleinsten } am Gesammt-
„ „ „ beider Gattungen „ 5·67 „ „ grössten } verkehre.

Zu den Ergebnissen auf den einzelnen Bahnen ist ferner noch Folgendes zu bemerken.

Auf der nördlichen Bahn gaben beim Verkehre der ordinären Frachten zwischen Olmütz und Trübau die Stationen Hohenstadt mit 4·32 und Stefanau mit 3·92 Percent — zwischen Trübau und Prag die Stationen Pardubic mit 6·59 und Kolin mit 5·93 Percent — zwischen Prag und Bodenbach die Stationen Aussig mit 5·63 und Bubenč mit 4·11 Percent den Ausschlag.

Auf der südlichen Bahn, Section I, entschieden beim Frachtenverkehre die Zwischenstationen Meidling und Neustadt und auf der II. Section der südlichen Bahn die Stationen Steinbrück und Bruck. Meidling war mit 7·68, Neustadt mit

Bahnen hatten

den noch grösseren Verkehr					den grössten Verkehr				
die Stationen					die Stationen				
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten vom Gesammtverkehre auf 1 Bahnmeile
	zusammen	bei welchem kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte			zusammen	bei welchen kein Verkehr stattfand	bei welchen der Verkehr nicht 1% d. Gesammt-Verkehres erreichte	
Auf der südlichen Bahn, Section II									
. . .	. .	. .	. .	. .	Cilli und Laibach	11	.	8	1·53
. . .	. .	. .	. .	. .	Cilli und Laibach	11	.	7	3·35
. . .	. .	. .	. .	. .	Cilli und Laibach	11	.	6	1·87
Auf der südöstlichen Bahn									
. . .	. .	. .	. .	. .	Pest und Szolnok	8	.	5	2·01
. . .	. .	. .	. .	. .	Pressburg und Pest	19	.	10	2·05
. . .	. .	. .	. .	. .	Pest und Szolnok	8	.	5	1·84

9·33, Steinbrück mit 11·80 und Bruck mit 10·54 Percent am Gesammtverkehre der Partei-Frachten betheiligt.

Auf der südöstlichen Bahn erscheint die Station Vecsés mit 19·96 Percent, weil von dort aus für Rechnung der Central-Direction für Eisenbahnbauten auf die Bahnstrecke gegen Szegedin Schotter abgeführt worden ist.

Der Verkehr von Regie-Frachten richtet sich auf jeder einzelnen Bahn nach den Bedürfnissen des Dienstes und haupsächlich nach der Lage der Material-Depôts und der Verbrauchsorte.

f. Verkehr in verschiedenen Zeit-Perioden.

Die Grösse des Frachtenverkehres ist im Laufe des Jahres 1854 auf den einzelnen Bahnen eben so wenig wie die Grösse des Personen-Verkehres eine fortwährend gleiche gewesen, und hat auf den verschiedenen Bahnen zu verschiedenen Zeiten zu- und abgenommen. Doch ergeben sich bei dem Frachtenverkehre vielfach andere Verhältnisse, als beim Personen-Verkehre, denn es sind nicht so sehr die klimatischen Verhältnisse, als andere Umstände, welche auf die Frachtenbewegungen Einfluss nehmen.

Wenn man, um die Verhältnisse der eingetretenen Veränderungen zu übersehen, die Partei-Frachten und Militär-Sendungen zusammengenommen in Betrachtung

zieht, so ergeben sich für die verschiedenen Zeit-Perioden folgende Verhältnisszahlen.

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachstehenden Bahnen						sind auf allen Bahnen zusammen
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lomb.-venez.	
	Centner Partei- und Militär-Frachten befördert worden						
November 1853	737.147	362.662	520.945	801.560	109.167	166.116	2,697.597
December „	736.519	357.958	459.190	802.411	126.690	162.828	2,645.596
Januar 1854	585.068	352.852	505.640	777.092	132.956	213.066	2,566.674
Zusammen im 1. Quartale	2,058.734	1,073.472	1,485.775	2,381.063	368.813	542.010	7,909.867
Februar 1854	563.643	305.691	472.941	728.927	125.133	170.043	2,366.378
März „	636.659	410.091	530.780	710.474	145.109	224.266	2,657.379
April „	588.500	381.915	518.992	761.875	124.140	213.460	2,588.882
Zusammen im 2. Quartale	1,788.802	1,097.697	1,522.713	2,201.276	394.382	607.769	7,612.639
Mai 1854	629.998	408.265	563.366	835.161	116.552	321.427	2,874.769
Juni „	614.827	456.076	545.201	822.787	148.604	291.307	2,878.802
Juli „	695.524	363.816	510.134	779.023	184.892	312.992	2,846.381
Zusammen im 3. Quartale	1,940.349	1,228.157	1,618.701	2,436.971	450.048	925.726	8,599.952
August 1854	577.773	395.497	440.021	733.733	159.210	221.833	2,528.067
September 1854	777.884	416.176	451.888	766.727	212.699	177.345	2,802.719
October „	821.096	466.975	494.221	652.875	203.735	198.431	2,837.333
Zusammen im 4. Quartale	2,176.753	1,278.648	1,386.130	2,153.335	575.644	597.609	8,168.119
Zusammen im 1. Semester	3,847.536	2,171.169	3,008.488	4,582.339	763.195	1,149.779	15,522.506
„ „ 2. „	4,117.102	2,506.805	3,004.831	4,590.306	1,025.692	1,523.335	16,768.071
Zusammen im ganzen Jahre	7,964.638	4,677.974	6,013.319	9,172.645	1,788.887	2,673.114	32,290.577

Wenn man die einzelnen Monate in Betrachtung zieht, so ist sowohl bei allen Bahnen zusammengenommen, als auch bei der nördlichen und südlichen Bahn, Section I, der Monat Februar derjenige, welcher den schwächsten Frachten-Verkehr aufzuweisen hat; bei der südlichen Bahn, Section II, ist es der Monat August, bei der südöstlichen der October, bei der östlichen der November und bei der lombardisch-venezianischen Bahn der December. Den grössten Frachten-Verkehr hatten dagegen die nördliche und die südliche Bahn, Section I, im Monate October, die südliche, Section II, die südöstliche und die lombardisch-venezianische Bahn im Mai, die östliche im September und alle Bahnen zusammengenommen im Monate Juni.

Bei den Ergebnissen in den einzelnen Quartalen und Semestern kommen auf den einzelnen Bahnen, nach Percenten von der Gesammtmenge der transportirten Partei- und Militär-Frachten jeder Bahn, folgende Verhältnisszahlen zum Vorscheine:

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen von den transportirten Frachten auf das					
	1.	2.	3.	4.	1.	2.
	Quartal				Semester	
	in Percenten von der Gesammtmenge					
Nördliche	25·8	22·5	24·4	27·3	48·3	51·7
Südliche, Section I	22·9	23·5	26·3	27·3	46·4	53·6
Südliche, Section II	24·7	25·3	26·9	23·1	50·0	50·0
Südöstliche	26·0	24·0	26·6	23·4	50·0	50·0
Oestliche	20·6	22·0	25·2	32·2	42·6	57·4
Lombardisch-venezianische .	20·3	22·7	24·6	22·4	43·0	57·0
Im Durchschnitte aller Bahnen	24·5	23·6	26·6	25·3	48·1	51·9

Nimmt man die Frachtenmenge des 1. Quartales auf jeder Bahn als Einheit an und drückt jene der übrigen Quartale im entsprechenden Verhältnisse aus, so ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisszahlen, welche die Verschiedenheit der Grösse des Verkehres noch mehr übersichtlich machen:

auf der nördlichen Bahn . . . . . 1 : 0·86 : 0·94 : 1·06
„ „ südlichen „ Section I . . 1 : 1·02 : 1·14 : 1·19
„ „ „ „ „ II . . 1 : 1·02 : 1·09 : 0·93
„ „ südöstlichen „ . . . . . 1 : 0·92 : 1·02 : 0·90
„ „ östlichen „ . . . . . 1 : 1·07 : 1·22 : 1·56
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . 1 : 1·12 : 1·71 : 1·10
auf allen Bahnen zusammengenommen . 1 : 0·96 : 1·09 : 1·03

Ordnet man die Quartale nach der Zunahme des Verkehres, so ergeben sich nachstehende Reihenfolgen:

für die nördliche Bahn . . . . . das 2. 3. 1. 4. Quartal,
„ „ südliche „ Section I . . „ 1. 2. 3. 4. „
„ „ „ „ „ II . „ 4. 1. 2. 3. „
„ „ südöstliche „ . . . . . „ 4. 2. 1. 3. „
„ „ östliche „ . . . . . „ 1. 2. 3. 4. „
„ „ lomb.-venez. „ . . . . . „ 1. 4. 2. 3. „
für alle Bahnen zusammen das 2. 1. 4. 3. Quartal.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass auf der nördlichen, der südlichen, Section I. und auf der östlichen Bahn der grösste Frachtenverkehr im 4. Quartale, auf den übrigen Bahnen und auf allen Bahnen zusammengenommen im 3. Quartale Statt hatte.

Am kleinsten war die Frachtenmenge
auf der nördlichen Bahn und auf allen Bahnen zusammengenommen im 2. Quartale,
„ „ südlichen, Section I. der östlichen und lomb.-venez. Bahn „ 1. „
„ „ „ „ II. und der südöstlichen Bahn „ 4. „

Nach den Quartal-Summen hat die Frachtenmenge nur auf der südlichen, Section I, und der östlichen Bahn continuirlich zugenommen.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester vergleicht, so ergibt sich eine Zunahme im 2. gegen das 1. Semester, und zwar:

auf der nördlichen	Bahn	auf das	1·07fache,
„ „ südlichen,	„ Section I . .	„ „	1·15 „
„ „ östlichen	„	„ „	1·34 „
„ „ lomb.-venez.	„	„ „	1·32 „
auf allen Bahnen zusammen		auf das	1·08fache.

Auf der südöstlichen und der südlichen Bahn, Section II, waren beide Semester einander nahezu gleich; auf ersterer vermehrte sich die Frachtenmenge im 2. Semester nur um 7.967 Centner, auf letzterer verminderte sich dieselbe im 2. Semester gegen das 1. Semester sogar nur um 3.657 Centner.

Bei der Vergleichung des Frachtenverkehrs nach Quartalen mit dem oben entwickelten Personen-Verkehre ergeben sich bedeutende Verschiedenheiten, welche aus der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen sind:

	Zunahme des Frachtenverkehres	Zunahme des Personen-Verkehres
auf der nördlichen	im 2. 3. 1. 4. Quartal,	im 1. 2. 4. 3. Quartal,
„ „ südlichen, Section I .	„ 1. 2. 3. 4. „	„ 1. 2. 4. 3. „
„ „ „ „ II .	„ 4. 1. 2. 3. „	„ 1. 2. 3. 4. „
„ „ südöstlichen	„ 4. 2. 1. 3. „	„ 1. 4. 2. 3. „
„ „ östlichen	„ 1. 2. 3. 4. „	„ 1. 2. 3. 4. „
„ „ lomb.-venez. . . .	„ 1. 4. 2. 3. „	„ 1. 2. 3. 4. „
auf allen Bahnen zusammen	im 2. 1. 4. 3. Quartal,	im 1. 2. 4. 3. Quartal.

Man ersieht daraus, dass nur auf der östlichen Bahn die Reihenfolge der Quartale sowohl beim Personen- als Frachten-Verkehre dieselbe, auf den übrigen Bahnen aber beim Personen-Verkehre eine andere ist, als beim Frachten-Verkehre.

g. Sachenverkehr in Vergleichung zu den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und der dabei fortgeschafften Last.

Um in diese Betrachtung eingehen zu können, muss vor Allem eine Ergänzung der rücksichtlich der ordinären Frachten bereits vorausgeschickten Ermittlung in Betreff des Gewichtes der dem Sachen-Transporte überhaupt angehörigen Gegenstände mit Berücksichtigung der Entfernung, auf welcher dieselben befördert wurden, stattfinden.

Diese kann zwar, da einige positive Daten hierzu mangeln, nicht mit absoluter Richtigkeit durchgeführt werden, sie wird sich aber von den wirklichen Ergebnissen keineswegs so weit entfernen, dass nicht daraus weitere Folgerungen abgeleitet werden könnten.

Hinsichtlich der lombardisch-venezianischen Bahnen ist zu bemerken, dass sie aus dem Grunde, weil auf jenen Bahnen keine eigenen Lastzüge verkehrten, von der Betrachtung ausgeschlossen bleiben.

Was den Sachen-Transport bei Personen-Zügen anbelangt, so wird man sich, um die auf eine Meile weit verführte Menge des Gepäckes der Reisenden und des Militärs, dann des Eilgutes zu ermitteln, von dem wirklichen Ergebnisse nicht weit entfernen, wenn man annimmt, dass auf jeder Bahn die genannten Gegenstände im Durchschnitte eben so weit verführt wurden, als im Durchschnitte eine Person.

Hiernach ergibt sich das auf eine Meile weit transportirte Gewicht der genannten Gegenstände, wie folgt:

			Meilen	Meilen-Centner,
auf der nördlichen Bahn	176.901	Centner	× 11·2 =	1,981.291
„ „ südlichen „ Section I	96.616	„	× 4·3 =	415.449
„ „ „ „ „ II	154.701	„	× 11·3 =	1,748.121
„ „ südöstlichen „	463.097	„	× 13·4 =	6,205.500
„ „ östlichen „	47.630	„	× 5·0 =	238.150
			Zusammen	10,588.511

Auf welche Entfernungen die Partei- und Militär-Frachten transportirt wurden, und die Meilenzahl, welche jene Güter zurücklegten, ist bereits früher angegeben worden, sie ist daher lediglich hierher zu übertragen.

Hinsichtlich der Regie-Frachten wird man sich von dem wirklichen Ergebnisse nicht weit entfernen, wenn man annimmt, dass jeder Centner auf dieselbe durchschnittliche Entfernung verführt wurde, wie die Partei-Frachten.

Hiernach ergibt sich:

	Meilen-Centner,
Auf der nördlichen Bahn	
die bereits berechneten Partei-Frachten, in welchen auch die Militär-Frachten inbegriffen sind, mit	164,230.836
die Regie-Frachten 1,710.708 Centner × 20·62 Meilen =	35,274.799
Frachten zusammen .	199,505.635
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit . .	1,981.291
Im Ganzen .	201,486.926
Auf der südlichen Bahn, Section I,	
die bereits berechneten Partei-Frachten mit	54,638.736
die Regie-Frachten . 691.681 Centner × 11·68 Meilen =	8,078.834
Frachten zusammen .	62,717.570
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit . .	415.449
Im Ganzen .	63,133.019
Auf der südlichen Bahn, Section II,	
die bereits berechneten Partei-Frachten mit	118,516.517
die Regie-Frachten 1,360.177 Centner × 19·71 Meilen =	26,809.089
Frachten zusammen .	145,325.606
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit . .	1,748.121
Im Ganzen .	147,073.727

	Meilen-Centner,
Auf der südöstlichen Bahn	
die bereits berechneten Partei-Frachten mit	222,511.821
die Regie-Frachten 2,226.392 Centner × 24·28 Meilen =	54,056.798
Frachten zusammen .	276,568.619
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit . .	6,205.500
Im Ganzen .	282,774.119
Auf der östlichen Bahn	
die bereits berechneten Partei-Frachten mit	13,255.652
die Regie-Frachten 59.037 Centner × 7·41 Meilen = . .	437.464
Frachten zusammen .	13,693.116
hierzu die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit . .	238.150
Im Ganzen .	13,931.266
Auf allen Bahnen zusammen	
die Partei- und Militär-Frachten mit	573,153.562
die Regie-Frachten mit	124,656.984
Frachten zusammen .	697,810.546
die mit Personen-Zügen beförderten Sachen mit	10,588.511
Im Ganzen .	708,399.057

Man ersieht aus diesen letzteren Ziffern, dass, gegenüber den Partei- und Militär-Frachten, die mit den Personen-Zügen beförderten Sachen nur unbedeutend und die Regie-Frachten von keinem entscheidenden Belange sind, und dass daher selbst, wenn die Entfernungen, welche für den Transport dieser Gegenstände angenommen wurden, auf einer oder der anderen Bahn von der Wirklichkeit etwas abweichen sollten, diess doch die nachfolgenden Vergleichungen nicht beirren würde.

Wenn man nun den Verkehr von Sachen mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel vergleicht, so ergibt sich, dass im Durchschnitte auf eine Lastzugs-Nutzmeile entfallen:

	an Frachten	an Frachten, Gepäck und Eilgut
auf der nördlichen Bahn . .	$\frac{199,505.635}{169.114} = 1.180$ Ctr.	$\frac{201,486.926}{169.114} = 1.191$ Ctr.
„ „ südlichen „ S. I	$\frac{62,717.570}{33.185} = 1.890$ „	$\frac{63,133.019}{33.185} = 1.902$ „
„ „ „ „ S. II	$\frac{145,325.606}{91.968} = 1.580$ „	$\frac{147,073.727}{91.968} = 1.599$ „
„ „ südöstlichen „ . .	$\frac{276,568.619}{113.284} = 2.441$ „	$\frac{282,774.119}{113.284} = 2.496$ „
„ „ östlichen „ . .	$\frac{13,693.116}{19.087} = 717$ „	$\frac{13,931.266}{19.087} = 730$ „
auf allen Bahnen zusammen .	$\frac{697,810.546}{426.638} = 1.636$ „	$\frac{708,399.057}{426.638} = 1.660$ „

Die nutzbringende Belastung der Lastzüge war daher auf der südöstlichen Bahn am grössten mit 2.441 Centnern, und auf der östlichen Bahn am kleinsten mit 717 Centnern.

Im Allgemeinen ist dieses Ergebniss durch die Niveau-Verhältnisse, dann durch das Verhältniss der Leistungsfähigkeit der Locomotive in Vergleichung zu jenen der übrigen Bahnen erklärbar.

Mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Bahnanlage und der Leistungsfähigkeit der Locomotive können füglich nur die südliche Bahn, Section II, und die nördliche Bahn, auf welchen nämlich jene Verhältnisse nicht sehr abweichend sind, unmittelbar mit einander verglichen werden und hierbei zeigt sich, dass auf ersterer die Frachtenmenge bei einem Zuge durchschnittlich um 30 Percent grösser war, als auf letzterer, obwohl die Bahnverhältnisse auf der ersteren etwas schwieriger, dagegen aber die Locomotive etwas stärker sind, als auf der letzteren.

Um die auf eine Achse im Durchschnitte einer Meile Nutzfahrt entfallende Belastung ermitteln und zugleich die beförderte Last mit dem Eigengewichte der Wagen und mit ihrer Ladungsfähigkeit vergleichen zu können, muss angenommen werden, wie es in der That auch sehr nahezu der Fall ist, dass bei Wagen fremder Bahnen auf jede Achse ein eben so grosses Eigengewicht und eine ebenso grosse Ladungsfähigkeit entfällt als bei Wagen der eigenen Bahnen. Da übrigens nicht zu ermitteln ist, wie viele Achsmeilen die Lastwagen bei den Personen-Zügen und wie viele bei den Lastzügen abgesondert zurückgelegt haben, so muss bei der gegenwärtigen Ermittlung die bei Personen- und Lastzügen zusammen beförderte Menge, als wäre auch erstere mit den Lastzügen befördert worden, in Betrachtung gezogen und dabei angenommen werden, dass die mit den Personen-Zügen beförderten (nicht einmal 2 Percent der Gesammtmenge ausmachenden) Sachen dieselben Belastungsverhältnisse, wie die ordinären Frachten, hervorbringen.

Hiernach ergibt sich Folgendes.

Auf den nachbenannten Bahnen	liefen im Durchschnitte in einem Lastzuge			
	Achsen			
	in der Zahl	mit dem Eigen-Gewichte	mit der Ladungs-fähigkeit	mit der Netto-Belastung
		einer Achse in Centnern		
Nördliche	56·6	40·2	48·7	21·0
Südliche, Section I .	67·5	37·7	47·5	16·2
Südliche, Section II .	67·1	39·6	48·4	23·9
Südöstliche	107·7	41·6	49·0	23·2
Oestliche	40·8	33·7	45·6	17·9
Im Durchschnitte aller Bahnen .	76·7	40·1	49·2	21·7

Auf der östlichen Bahn finden alle Verhältnisse ihren geringsten Ausdruck. Während die Ladungsfähigkeit einer Achse auf allen Bahnen nur wenig verschieden ist, war die Ladung einer Achse doch sehr abweichend; die letztere betrug von der ersteren

auf der nördlichen Bahn	43 %	und die Ladung betrug .	52 %	v. Wagengewichte.
„ „ südlichen „ Section I .	34 %	„ „ „ „ .	43 %	
„ „ „ „ „ II .	49 %	„ „ „ „ .	60 %	
„ „ südöstlichen „	47 %	„ „ „ „ .	56 %	
„ „ östlichen „	39 %	„ „ „ „ .	53 %	
im Durchschnitte aller Bahnen . .	44 %	„ „ „ „ .	54 %	

Somit war die vorhandene Ladungsfähigkeit auf der südlichen Bahn, Section II, am meisten, auf der südlichen, Section I, am wenigsten benützt, indem auf ersterer die Ladungsfähigkeit für 1 Centner mit 49 Pfund, also mit nahezu der Hälfte, und auf letzterer mit 34 Pfund, also mit beiläufig $^1/_3$, benützt ward.

Bei der Vergleichung der Ladung mit dem Wagengewichte ergibt sich, dass das günstigste Verhältniss ebenfalls auf der südlichen Bahn, Section II, bestehe, das ungünstigste auf der südlichen, Section I, stattfinde; denn auf 1 Centner Wagengewicht entfallen auf ersterer 60 Pfund, auf letzterer dagegen nur 43 Pfund Ladung.

Die Ladung einer Achse war auf der südlichen Bahn, Section I, am kleinsten; denn sie betrug

bei der östlichen	um 1·7 Centner,
„ „ nördlichen	„ 4·8 „
„ „ südöstlichen	„ 7·0 „
„ „ südlichen, Section II	„ 7·7 „
und im Durchschnitte aller Bahnen . . .	„ 5·5 Centner mehr, als bei

der südlichen Bahn, Section I.

Aus der vorangeschickten Tabelle kann die durchschnittliche Brutto-Last eines Zuges, ausschliesslich des eigenen Gewichtes der Locomotive und des Tenders, berechnet werden. Dieselbe beträgt:

bei der nördlichen Bahn	3.464 Centner,
„ „ südlichen „ Section I	3.638 „
„ „ „ „ „ II	4.261 „
„ „ südöstlichen „	6.979 „
„ „ östlichen „	2.105 „
und im Durchschnitte aller Bahnen	4.184 Centner,

woraus folgt, dass die erwähnte Brutto-Last bei der östlichen Bahn am kleinsten, bei der südöstlichen hingegen am grössten ist.

Wie bereits erwähnt, können mit Hinblick auf die Bahnverhältnisse und auf die Leistungsfähigkeit der Locomotive füglich nur die nördliche und die südliche Bahn, Section II, mit einander unmittelbar verglichen werden, und bei dieser Vergleichung zeigt sich, dass die Brutto-Belastung der Züge auf ersterer, ungeachtet der minder schwierigen Bahnverhältnisse, um 797 Centner oder um 23 Percent kleiner war, als auf letzterer, während die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der Locomotive auf der nördlichen Bahn nur unbedeutend geringer, als auf der südlichen Staatsbahn, Section II, ist. Die Ladung einer Achse war auf der nördlichen Bahn um 2·9 Centner, und die Zahl der Achsen eines Zuges um 10·5 Stück kleiner, als auf der südlichen Bahn, Section II.

Auf das Ergebniss der nördlichen Bahn hat übrigens der Umstand ungünstig eingewirkt, dass sie fast von ihrem Endpuncte aus, nämlich von Aussig, mit Brennstoff zur Heizung der Locomotive versehen wird, daher der Rücktransport von Wagen im leeren Zustande sehr erheblich ist. Ein ähnlicher Umstand tritt auch auf der südöstlichen und der südlichen Bahn, Section I, ein, weil auf diesen beiden Bahnen die bei weitem grössere Menge Frachten in einer Richtung, nämlich in der Richtung Pest-Wien und beziehungsweise Mürzzuschlag-Wien, mithin leere Wagen in der entgegengesetzten Richtung geführt werden. Dass übrigens auf der südöstlichen Bahn überhaupt die schwersten Züge verkehren, ist daraus erklärlich, weil diese Bahn nicht nur die günstigsten Niveau-Verhältnisse, sondern auch die stärksten Locomotive besitzt. Ebenso ist es erklärlich, dass auf der östlichen Bahn die leichtesten Züge verkehren, denn jene Bahn hat sehr ungünstige Niveau-Verhältnisse und unter den hier betrachteten Bahnen die schwächsten Locomotive.

Das gesammte positive, auf eine Meile weit beförderte Gewicht, stellt sich dar, wie folgt:

			Meilen-Centner
auf der nördlichen Bahn:	das Gewicht	aller beförderten Sachen mit	201,486.926
	„ „	der Wagen „	384,685.900
		Zusammen „	586,172.826
„ „ südlichen „ S. I	„ „	aller beförderten Sachen „	63,133.019
	„ „	der Wagen „	84,471.751
		Zusammen „	147,604.770
„ „ „ „ S. II	„ „	aller beförderten Sachen „	147,073.727
	„ „	der Wagen „	244,376.273
		Zusammen „	391,450.000
„ „ südöstlichen „	„ „	aller beförderten Sachen „	282,774.119
	„ „	der Wagen „	507,332.301
		Zusammen „	790,106.420
„ „ östlichen „	„ „	aller beförderten Sachen „	13,931.266
	„ „	der Wagen „	26,232.653
		Zusammen „	40,163.919
auf allen Bahnen zusammen	„ „	aller beförderten Sachen „	708,399.057
	„ „	der Wagen „	1,247,098.878
		Im Ganzen	1,955,497.935

III. Einnahmen und Ausgaben, dann Verzinsung des Anlags-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse.

a. Transport- und Nebengebühren.

Für die Beförderung von Personen und Sachen waren auf der nördlichen, südlichen und südöstlichen Bahn ganz gleiche Gebühren-Einheiten, wie sie nachstehend angegeben sind, festgesetzt; auf der östlichen und lombardisch-venezianischen Bahn fanden jedoch noch einige, wiewohl nicht erhebliche, Abweichungen Statt.

Bei der Beförderung mit Personen-Zügen.

Für Personen.	Gebühren.
In der I. Wagen-Classe, für die Person und Meile	— fl. 20 kr.
„ „ II. „ „ „ „ „ „ „ „	— „ 12 „
„ „ III. „ „ „ „ „ „ „ „	— „ 9 „

Kinder unter 2 Jahren sind frei, von 2 bis zu 10 Jahren zahlen sie die halbe Gebühr.

Militärs vom Unter-Officier abwärts in Uniform als Reisende zahlen für die III. Classe die halbe Gebühr der II. Classe.

In der Truppe (Militär-Transporte) zahlt das Militär für Kopf und Meile — „ 3 „

Für Reisegepäck.

40 Pfund sind frei und können gegen die Aufsichtsgebühr (allgem. Assecuranz) von 4 kr. ohne Unterschied der Entfernung aufgegeben werden.

Kinder als Inhaber von halben Fahrkarten haben nur 20 Pfund frei.

Je 25 Pfund Reisegepäcks-Uebergewicht oder Eilgut für die Meile . . — fl. 1 kr.

Voluminöses Reisegepäck oder Eilgut zahlt das Doppelte.

Beim Eilgut wird die geringste Gebühr mit 10 kr. berechnet.

Gepäck des Militärs in der Truppe für Centner und Meile . . . . . — „ 1½ „

Für Equipagen.

In 4 Classen von der leichtesten zur schwersten, und zwar:

I. Classe für Stück und Meile	— fl. 48 kr.
II. „ „ „ „ „	1 „ — „
III. „ „ „ „ „	1 „ 12 „
IV. „ „ „ „ „	1 „ 24 „

Die dazu gehörigen Personen zahlen die III. Wagen-Classe.

Für Pferde.

1 Stück für eine Meile	— fl. 50 kr.
2 „ zusammen für eine Meile	1 „ 10 „
Bei 3 und mehr Stück, für Stück und Meile	— „ 30 „

Die begleitenden Personen zahlen die Gebühr der III. Wagen-Classe.

Für Hunde.

Jene, welche auf dem Schosse gehalten werden, sind frei.

Für die Mitnahme in eigenen Behältern für Stück und Meile . . . . — fl. 3 kr.

Die geringste Gebühr wird mit 10 kr. berechnet.

Für Separat-Züge.

Für die 1. Meile	30 fl. — kr.
Für jede folgende Meile.	14 „ — „
Wartgeld für ½ Stunde	40 „ — „
Im Falle der Rückfahrt binnen 12 Stunden für die Meile nur.	10 „ — „

Die Gebühr für Separat-Züge wird jedoch nach den allgemeinen Tarifs-Preisen eingehoben, falls sie sich nach der Zahl der Reisenden etc. höher, als die vorstehenden Normal-Sätze, berechnet.

Bei der Beförderung mit Lastzügen.

Gebühren.

Nach den Frachtgattungen bestehen drei Classen, und zwar:

I. Classe, in welche auch Vieh jeder Gattung mit bestimmten Normal-Gewichten eingereiht ist, für Centner und Meile . . . . . — fl. 1 kr.

II. Classe, in welche auch Fuhrwerke jeder Art mit bestimmten Normal-Gewichten eingereiht sind, für Centner und Meile . . . . . — „ 1¾ „

III. Classe für Centner und Meile . . . . . — „ 2 „

Frachten der II. Classe, welche in der Richtung von Bodenbach nach Ungern oder Wien und umgekehrt befördert werden, zahlen für die Strecke Kolin-ungrische Gränze und beziehungsweise Wien die Gebühr der I. Classe.

Militär-Sendungen für Centner und Meile . . . . . — „ 1¼ „

Mineral-Kohle, wenn sie in ganzen Wagenladungen und gelegenheitlich befördert wird, für Centner und Meile . . . . . — „ ¾ „

Ausser dem in die II. Classe eingereihten Kupfergelde, werden bares Geld, Perlen und Edelsteine nur auf Grund eines besonderen Uebereinkommens zur Beförderung übernommen.

Die geringste Gebühr wird bei einer Frachtsendung mit 10 kr. berechnet.

Für die Benützung ganzer und halber Wagen.

Als Belastung ist festgesetzt, und zwar:

die eines ganzen achträdrigen Wagens mit 200 Centnern, eines halben mit 100 Centnern;

die eines ganzen sechsrädrigen Wagens mit 180 Centnern, eines halben mit 90 Centnern;

die eines ganzen vierrädrigen Wagens mit 70 Centnern, eines halben mit 35 Centnern.

Für diese Gewichte muss die Gebühr nach der I. Classe entrichtet werden; entfällt jedoch nach der Beschaffenheit der Fracht eine höhere Gebühr, so ist diese zu entrichten.

Für Separat-Züge.

Für eine Meile . . . . . 20 fl. — kr.

Die Gebühr für Separat-Züge wird jedoch nach den allgemeinen Tarifs-Preisen eingehoben, wenn sie sich nach der Menge und Beschaffenheit der Frachten oder der Zahl der benützten Wagen höher, als der vorstehende Normal-Satz, berechnet.

Nebengebühren.

Auf- und Ablade-Gebühr.

Ohne Unterschied der Frachtgattung für den Centner . . . . . — fl. 1 kr.

Berührt die Sendung mehrere Bahnen, so wird die Gebühr für jede Bahn eingehoben.

Allgemeine Versicherung.	Gebühren.
Für das zu einer Fahrkarte gehörige Reisegepäck (als Aufsichts-Gebühr, wie oben bereits bemerkt ist)	— fl. 4 kr.
Für nicht als Fracht aufgegebene Equipagen, Pferde, Hunde, für ein Stück	— „ 4 „
Werden mehrere Bahnen benützt, so sind für jede derselben diese Gebühren zu entrichten.	
Für den Centner Eilgut, und zwar: für die aufnehmende Bahn	— „ 3 „
für jede weitere benützte Bahn	— „ 1 „
Für den Centner gewöhnliche Fracht und Militär-Sendungen für die aufnehmende Bahn	— „ 3/4 „
für jede weitere benützte Bahn	— „ 1/4 „
Durch die Entrichtung dieser Gebühren wird 1 Pfund Reisegepäck oder Eilgut mit 1 fl., jedes Stück Equipage mit 100 fl., jedes Pferd mit 50 fl., jeder Hund mit 10 fl. und 1 Centner Fracht oder Militär-Sendung mit 30 fl. versichert.	
Besondere Versicherung.	
Beim Reisegepäck, dann bei nicht als Fracht aufgegebenen Equipagen, Pferden, Hunden für je 100 fl. des Mehrwerthes und zwar:	
für die aufnehmende Bahn	— fl. 3 kr.
für jede weitere benützte Bahn	— „ 1 „
Bei Eilgütern, gewöhnlichen Frachten und Militär-Sendungen für je 40 fl. des Mehrwerthes, und zwar:	
für die aufnehmende Bahn	— „ 1 „
für jede weitere benützte Bahn	— „ 3/4 „
Lagerzins.	
Dessen Entrichtung beginnt beim Brennholze und Roheisen mit dem 9., bei den übrigen Frachten mit dem 4. Tage der Einlagerung und zwar:	
für Brennholz für Tag und Klafter	— fl. 3/4 kr.
für Bau-, Binder- und Tischlerholz, dann für Bausteine, Ziegel, Erde, Erze für Tag und Centner	— „ 1/20 „
für andere Frachten für Tag und Centner	— „ 3/4 „
für Reisegepäck nach 24 Stunden und für Eilgut nach 48 Stunden Lagerung, für Stück und Tag	— „ 3 „
Waggebühr.	
Wenn die Abwägung von der Partei verlangt wird, und zwar:	
für verpacktes Getreide, für Runkelrüben, Bauholz, Steinkohlen, Eisenerz, Roheisen, Bausteine, Ziegel, Sand, Schotter und Erde, für 1 Centner .	— fl. 2/5 kr.
für die übrigen Frachten für den Centner	— „ 1 „
Provision.	
Für nachzunehmende Spesen, wenn selbe vorhinein bezahlt werden . .	2 Percent,
und für das Incasso, wenn der Betrag erst nach Eingang der Spesen ausbezahlt wird	1/8 „

Strafgeld.

Bei Verkürzung des Aerars durch falsche Angaben, das 2fache der Verkürzung.
Bei Verheimlichung mineralischer Säuren, dann feuergefärlicher und explodirender Gegenstände, das 5fache der entfallenden Transport-Gebühren.
Bei dem Verkehre über mehrere Bahnen bezieht jene Bahn das Strafgeld, auf welcher die Verkürzung oder Verheimlichung entdeckt wird.

b. Einnahmen und Ausgaben.

Aus der nachfolgenden Uebersicht IX sind die Einnahmen und Ausgaben jeder Bahn nach den verschiedenen Verrechnungs-Rubriken gesondert und in ihrer Gesammtheit zu entnehmen.

Bei den Einnahmen sind die Porto-Gebühren und die verschiedenen Einnahmen getrennt nachgewiesen, wobei zu bemerken ist, dass in erstere auch die unveränderlichen besonderen Versicherungs- und andere Nebengebühren einbezogen sind.

Bei den Ausgaben sind die allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten, die ausserordentlichen Auslagen und Vergütungen, die Zugförderungskosten, die Kosten der Erhaltung der Bauanlagen, die Kosten der Erhaltung des Fahr-Fundus instructus, und endlich die verschiedenen kleinen Auslagen getrennt nachgewiesen.

Die Einnahmen an Gebühren sind nicht nach den erfolgten Einzahlungen, sondern ohne Rücksicht auf Rückstände nach den von den einzelnen Bahnen vollbrachten Transports-Leistungen, also nach Verhältniss dessen, was wirklich in das Verdienen gebracht wurde, angesetzt. Die Gebühren und Einzahlungen weichen aber nur wenig von einander ab.

Die übrigen Einnahmen sowie auch die Ausgaben sind aus den allgemeinen Gebarungs-Nachweisungen entnommen, wobei jedoch sowohl die bereits in der Beilage zur Uebersicht VI dargestellten, die Vermehrung des Anlags-Capitales betreffenden Auslagen und die früheren Jahre betreffenden Durchführungen, als auch der Erlös für verkaufte unbrauchbare Materialien hinweggelassen wurden, letzterer dagegen von dem Betrage der wirklichen Material-Verwendung in Abzug kam.

Die Kosten der verwendeten Materialien sind aus der Vergleichung der zu Anfang des Jahres vorhandenen, der im Laufe des Jahres angekauften und verkauften, der durch Umstaltung zurückgewonnenen und endlich der mit Schluss des Jahres verbliebenen Vorräthe abgeleitet, hierbei aber jene Summen in Abschlag gebracht, deren Verwendung die Neuherstellungen und Erweiterungen zum Zwecke hatte und demgemäss bei den die Vermehrung des Anlags-Capitales betreffenden Auslagen in Rechnung kommen musste.

Durch diesen Rechnungsvorgang stellt sich das Betriebs-Ergebniss vom Jahre 1854 rein dar.

Ebenso ist in dem Rechenschafts-Berichte des Jahres 1853 vorgegangen worden.

Uebersicht IX. Ueber die Einnahmen und Ausgaben auf den im

Die Einnahmen	betragen auf den nachbenannten Staatsbahnen						
	Nördliche: von Brünn und Olmütz bis Bodenbach	Südliche, Sect. I: von Wien bis Mürzzuschlag nebst Flügel-Bahnen	Südliche, Sect. II: von Mürzzuschlag bis Laibach	Südöstliche: von Pressburg bis Szolnok und Szegedin	Oestliche: von Krakau bis Myslowice und Granica	Lomb.-venet.: von Venedig bis Cocceglio, dann v. Mailand bis Camerlata und Treviglio	Auf allen Bahnen zusammen
	62 Meilen	$20^{3}/_{4}$ Meilen	$41^{3}/_{4}$ Meilen	$56^{3}/_{4}$ Meilen	$9^{1}/_{4}$ Meile	$43^{2}/_{4}$ Meilen	$233^{1}/_{4}$ Meile
	Gulden						
a. Porto-Gebühren.							
Für Personen-Fahrkarten, Militär-Transporte und Separat-Züge . .	1,629.205	1,178.073	1,054.945	1,771.902	83.551	1,574.423	7,292.099
Für Reisegepäck	209.712	66.233	142.174	581.610	15.655	118.257	1,133.641
Für Eilgüter	82.166	23.324	23.003	103.393	2.766	32.322	266.974
Für Frachten	2,930.305	1,175.605	2,329.363	3,953.444	271.835	594.976	11,255.528
Summe . .	4,851.388	2,443.235	3,549.485	6,410.349	373.807	2,319.978	19,948.242
b. Verschiedene Einnahmen.							
Besondere Versicherungsgebühren .	18.410	3.174	3.347	9.250	.	53	34.234
Nebengebühren	43.574	105.319	70.170	83.813	1.820	28.142	332.838
Mieth- und Pacht-Zinse	11.815	25.192	7.436	5.736	729	9.581	60.489
Kaufschillinge für veräusserte Realitäten	5.000	133	265	.	.	144	5.542
Entschädigung für benützte Transport-Mittel	20.300	51.200	.	.	4.422	.	75.922
Summe . .	99.099	185.018	81.218	98.799	6.971	37.920	509.025
Gesammtsumme der Einnahmen .	4,950.487	2,628.253	3,630.703	6,509.148	380.778	2,357.898	20,457.267
Hiervon die Ausgaben	2,738.731	1,816.848	2,492.629	3,201.708	236.813	1,774.678	12,261.407
Verbleibt Einnahms-Ueberschuss .	2,211.756	811.405	1,138.074	3,307.440	143.965	583.220	8,195.860

Betriebe stehenden österr. Staats-Eisenbahnen im Jahre 1854.

Die Ausgaben	betragen auf den nachbenannten Staatsbahnen						
	Nördliche: von Brünn und Olmütz bis Bodenbach	Südliche, Section I: von Wien bis Mürzzuschlag nebst Flügel-Bahnen	Südliche, Section II: von Mürzzuschlag bis Laibach	Südöstliche: von Pressburg bis Szolnok und Szegedin	Oestliche: von Krakau bis Myslowice und Granica	Lomb.-venez.: von Venedig bis Cocceglio, dann v. Mailand bis Camerlata und Treviglio	Auf allen Bahnen zusammen
	62 Meilen	$20^{3}/_{4}$ Meilen	$41^{3}/_{4}$ Meilen	$56^{3}/_{4}$ Meilen	$9^{1}/_{4}$ Meile	$43^{2}/_{4}$ Meilen	$233^{1}/_{4}$ Meile
	Gulden						
a. Allgemeine Regie- und Manipulations-Kosten.							
Gehalte und deren Stelle vertretende Genüsse	546.232	266.940	459.540	473.932	55.609	340.899	2,143.152
Ruhegenüsse	1.787	24	686	962	24	3.399	6.882
Miethzinse	.	3.223	667	1.528	15.420	4.738	25.576
Belohnungen und Aushilfen	3.596	5.268	8.479	5.998	604	5.677	29.622
Reise- und Zehrungs-Gelder	27.384	9.846	21.540	24.747	3.206	18.638	105.361
Emolumente und Uniformirungs-Kosten	8.756	4.667	7.649	18.078	1.357	26.234	66.741
Kanzlei- und Manipulations-Kosten .	166.860	146.600	209.736	283.993	12.561	183.627	1,003.377
Summe . .	754.615	436.568	708.297	809.238	88.781	583.212	3,380.711
b. Ausserordentliche Auslagen und Vergütungen.							
Ausserordentliche Betriebsauslagen .	19.087	5.685	25.235	11.506	2.330	1.511	65.354
Mängels-Vergütungen	7.565	.	386	459	872	20	9.302
Rückstellung von Betriebseinnahmen .	8.933	.	3.872	37.008	7.721	11.146	68.680
Summe . .	35.585	5.685	29.493	48.973	10.923	12.677	143.336
c. Zugförderungskosten	674.399	576.582	496.611	1,152.003	49.406	433.719	3,382.720
d. Erhaltung der Bahn und Gebäude . .	708.858	384.011	735.164	625.319	51.988	354.486	2,859.826
e. Erhaltung des Fahr-Fundus instructus	559.672	397.703	521.865	562.244	34.988	379.959	2,456.431
f. Verschiedene Ausgaben	5.602	16.299	1.199	3.931	727	10.625	38.383
Gesammtsumme der Ausgaben . .	2,738.731	1,816.848	2,492.629	3,201.708	236.813	1,774.678	12,261.407

Brutto-Einnahmen und Ausgaben.

Wie aus der vorausgeschickten Uebersicht hervorgeht, betragen die

	Brutto-Einnahmen	Brutto-Ausgaben
auf der nördlichen Bahn	4,950.487 fl.	2,738.731 fl.
„ „ südlichen „ Section I . . .	2,628.253 „	1,816.848 „
„ „ „ „ „ II . . .	3,630.703 „	2,492.629 „
„ „ südöstlichen „	6,509.148 „	3,201.708 „
„ „ östlichen „	380.778 „	236.813 „
„ „ lomb.-venez. „	2,357.898 „	1,774.678 „
auf allen Bahnen zusammen	20,457.267 fl.	12,261.407 fl.

Von den Einnahmen die Ausgaben abgezogen
mit . . . . . 12,261.407 fl.
ergibt sich der Einnahms-Ueberschuss mit 8,195.860 fl.

Dieser Ueberschuss gelangte aber nicht im vollen Betrage zur Abfuhr bei den Staats-Nettocassen, weil ein Theil desselben zur Bestreitung von Kosten für Neubauten und für Anschaffung von Betriebsmitteln verwendet wurde.

Nach dem Rechenschafts-Berichte des Jahres 1853 stellten sich die Einnahmen und Ausgaben dar, wie folgt.

	Brutto-Einnahmen	Brutto-Ausgaben
Auf der nördlichen Bahn	4,282.238 fl.	2,642.754 fl.
„ „ südlichen „ Section II . . .	3,608.912 „	2,256.710 „
„ „ südöstlichen „	3,765.358 „	2,440.180 „
„ „ östlichen „	276.605 „	188.687 „
„ „ lomb.-venez. „	1,857.928 „	1,183.669 „
Zusammen . .	13,791.041 fl.	8,712.000 fl.

Von den Einnahmen die Ausgaben abgezogen
mit . . . . . 8,712.000 fl.
blieb ein Einnahms-Ueberschuss von . . . 5,079.041 fl.

Nachdem die südliche Staatsbahn, Section I, erst im October 1853 in das Eigenthum der Staatsverwaltung überging, so kam dieselbe im Rechenschafts-Berichte des Jahres 1853 in keine Betrachtung, bei dieser Bahn kann daher von einer Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse der Jahre 1853 und 1854 keine Rede sein.

Da ferner im Jahre 1854 die südöstliche Bahn gegen das Jahr 1853 um 15 Meilen und die lombardisch-venezianischen Bahnen um 11¾ Meilen an Ausdehnung gewonnen haben, und nur die Längen der nördlichen, der südlichen Bahn, Section II, und der östlichen Bahn in beiden Jahren dieselben geblieben sind, so ist eigentlich nur auf den letzteren drei Bahnen eine unmittelbare Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse beider Jahre zulässig.

Nichts desto weniger werden auch die südöstliche und die lombardisch-venezianischen Bahnen sowie die südliche, Section I, der allgemeinen Uebersicht wegen in die nachstehende Vergleichungs-Tabelle aufgenommen.

Auf nachbenannten Bahnen	betragen die										
	Einnahmen		Mehreinnahmen				Ausgaben		Einnahms-Ueberschüsse		
	des Jahres										
	1853	1854	1854		1854 gegen 1853		1854				
	von den Gesammt-Einnahmen aller Bahnen		gegen das Jahr 1853	jeder Bahn von der Gesammt-Mehreinnahme aller Bahnen	von der Einnahme des Jahres		jeder Bahn von der Gesammt-Ausgabe aller Bahnen	von der Einnahme	in dem Betrage von	jeder Bahn von dem Gesammt-Ueberschusse aller Bahnen	von der Einnahme
					1853	1854					
	in Percenten		Gulden	in Percenten					Gulden	in Percenten	
Nördliche	31·0	24·1	668.249	16·6	15·6	13·6	22·3	55·3	2,211.756	26·9	44·7
Südliche, Section I .	.	12·9	.	.	.	.	14·8	69·1	811.405	9·9	30 9
„ „ II .	26·2	17·8	21.791	0·5	0·6	0·7	20·4	68·7	1,138.074	13·9	31·3
Südöstliche	27·3	31·8	2,743.790	67·9	72·9	42·1	26·1	49·2	3,307.440	40·4	50·8
Oestliche	2·0	1·9	104.173	2·6	37·7	27·3	1·9	62·2	143.965	1·8	37·8
Lomb.-venez.	13·5	11·5	499.970	12·4	26·9	21·2	14·5	75·3	583.220	7·1	24·7
Auf allen Bahnen zusammen	.	.	4,037.973	.	29·3	19·7	.	59·9	8,195.860	.	40·1

Rücksichtlich der Einnahmen ersieht man aus dieser vergleichenden Zusammenstellung, dass dieselben auf jeder Bahn im Jahre 1854 grösser waren, als im Jahre 1853.

Es ergibt sich ferner, dass im Jahre 1854 die südöstliche Bahn an der Einnahme aller Bahnen zusammengenommen mehr, die anderen Bahnen aber weniger als im Jahre 1853 betheiliget waren.

In den Verhältnisszahlen, nach welchen die einzelnen Bahnen in den beiden Jahren 1853 und 1854 an den Einnahmen aller Bahnen zusammengenommen betheiliget waren, ergeben sich merkliche Unterschiede. Der Unterschied der Mehrbetheiligung auf der südöstlichen Bahn macht 4·5 Percent aus.

Ebenso ist das Verhältniss, in welchem sich die Einnahmen im Jahre 1854 gegenüber jenen des Vorjahres erhöhten, auf den einzelnen Bahnen sehr verschieden, indem z. B. die Mehreinnahme der südöstlichen Bahn im Jahre 1854 72·9 Percent von der Einnahme des Jahres 1853 beträgt, während sie auf der südlichen Bahn, Section II, nur 0·6 Percent ausmacht und sich im Durchschnitte aller Bahnen auf 29·3 Percent stellt. Die Verbesserung der Einnahmen ist daher auf der südöstlichen Bahn eine sehr bedeutende, und auf der östlichen Bahn mit 37·7 Percent, sowie auf der lombardisch-venezianischen mit 26·9 Percent nicht unerheblich.

Freilich trägt zu dieser Verbesserung auf der südöstlichen und lombardisch-venezianischen Bahn der Umstand bei, dass diese beiden Bahnen im Jahre 1854 an Ausdehnung gewonnen haben.

Aehnliche Verhältnisse stellen sich auch zwischen den Beträgen der Mehreinnahme und der Gesammteinnahme des Jahres 1854 dar, indem die ersteren von den letzteren auf der südöstlichen Bahn 42·1 Percent, auf der östlichen Bahn 27·3, auf der lombardisch-venezianischen 21·2 Percent, und im Durchschnitte aller Bahnen 19·7 Percent betragen.

Rücksichtlich der Ausgaben zeigt sich, dass die Verhältnisse der Vertheilung der Gesammtausgaben aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen mit den Verhältnissen der Vertheilung der Gesammteinnahmen aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen in ziemlich naher Uebereinstimmung sind. Die Percent-Antheile der Ausgaben sind nämlich auf der nördlichen und südöstlichen Bahn etwas kleiner und der Unterschied beträgt auf der letzteren, wo er am bedeutendsten ist, 5·7 Percent; sie sind auf der südlichen, I. und II. Section, und den lombardisch-venezianischen Bahnen etwas grösser, der Unterschied beträgt aber auf der lombardisch-venezianischen Bahn, wo er am bedeutendsten ist, nur 3·0 Percent.

Auch in den Antheilen, nach welchen sich der Gesammtbetrag der Einnahms-Ueberschüsse aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen vertheilt, zeigen sich, wie schon aus dem Vorstehenden erklärlich wird, gegenüber der Vertheilung der Einnahmen keine grossen Unterschiede; sie sind natürlich auf der südöstlichen und nördlichen Bahn etwas grösser, und der Unterschied beträgt auf ersterer, wo er am bedeutendsten ist, 8·6 Percent, auf letzterer 2·8 Percent; auf den übrigen Bahnen sind sie etwas kleiner, und der Unterschied beträgt auf der lombardisch-venezianischen Bahn, wo er am bedeutendsten ist, 4·4 Percent.

Ungeachtet der Geringfügigkeit der Unterschiede, welche sich in der Vertheilung der Einnahmen, der Ausgaben und der Ueberschüsse aller Bahnen auf die einzelnen Bahnen zeigen, weichen die Percent-Antheile der Einnahmen, welche die Ausgaben und beziehungsweise die Einnahms-Ueberschüsse ausmachen, auf den einzelnen Bahnen wesentlich von einander ab, was daher rührt, dass sich auf den verschiedenen Bahnen die Ausgaben nicht in demselben Verhältnisse wie die Einnahmen erhöhten. Auf der lombardisch-venezianischen Bahn, für welche sich die ungünstigsten Verhältnisse darstellen, betragen die Ausgaben 75·3 Percent, die Einnahms-Ueberschüsse sohin 24·7 Percent, dagegen auf der südöstlichen Bahn, für welche die Verhältnisse am günstigsten sind, betragen die Ausgaben nur 49·2 Percent, die Einnahms-Ueberschüsse aber 50·8 Percent der Einnahme.

Eine weitere und noch genauere Einsicht gewährende Betrachtung ergibt sich, wenn man hinsichtlich der Einnahmen die Beträge der einzelnen Posten der Transport-Gebühren, dann der verschiedenen Einnahmen, sowie die Ausgaben nach den einzelnen Summen der Hauptrubriken auf die Bahnmeile repartirt und bei jeder Bahn in Percenten der Gesammteinnahme und beziehungsweise der Gesammtausgabe ausdrückt, wie folgt.

Einnahmen.

In nachbenannten Rubriken	betragen die Einnahmen auf nachbenannten Bahnen													
	nördliche		südliche, Section I		südliche, Section II		südöstliche		östliche		lomb.-venez.		im Durchschnitte aller Bahnen	
	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammteinnahme
	Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden	
a. Porto-Gebühren.														
Für Reisende, Militär und für Separat-Züge . . .	26.277	32·9	57.467	44·8	25.420	29·1	31.361	27·2	9.033	21·8	36.194	66·8	31.263	35·6
„ Reisegepäck .	3.382	4·2	3.231	2·5	3.426	3·9	10.294	8·9	1.692	4·1	2.719	5·0	4.860	5·6
„ Eilgut	1.325	1·7	1.138	0·9	554	0·7	1.830	1·6	299	0·7	743	1·4	1.145	1·3
„ Frachten . . .	47.263	59·2	57.347	44·8	56.129	64·1	69.972	60·8	29.388	71·5	13.678	25·2	48.362	55·0
b. Verschiedene Einnahmen	1.598	2·0	9.025	7·0	1.957	2·2	1.749	1·5	754	1·9	872	1·6	2.182	2·5
Zusammen .	79.845	. .	128.208	. .	87.486	. .	115.206	. .	41.166	. .	54.206	. .	87.812	. .

Ausgaben.

In nachbenannten Rubriken	betragen die Ausgaben auf nachbenannten Bahnen													
	nördliche		südliche, Section I		südliche, Section II		südöstliche		östliche		lomb.-venez.		im Durchschnitte aller Bahnen	
	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe	auf jede Bahnmeile	in Percenten der Gesammtausgabe
	Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden		Gulden	
a. Allgem. Regie- und Manipulations-Kosten .	12.171	27·6	21.296	24·0	17.067	28·4	14.323	25·3	9.602	37·6	13.408	32·9	14.491	27·4
b. Ausserordentliche Ausgaben u. Vergütungen	574	1·3	277	0·3	710	1·2	867	1·6	1.181	4·7	291	0·7	615	1·1
c. Zugförderungs-Kosten	10.877	24·6	28.126	31·8	11.966	19·9	20.389	36·0	5.341	20·8	9.970	24·5	14.502	27·4
d. Erhaltung der Bahn und der Gebäude . . .	11.433	25·9	18.732	21·1	17.714	29·5	11.068	19·5	5.620	21·8	8.149	19·9	12.689	23·9
e. Erhaltung des Fundus instruct.	9.027	20·4	19.400	21·9	12.575	20·9	9.951	17·5	3.782	14·8	8.735	21·4	10.531	19·9
f. Verschiedene Ausgaben . .	90	0·2	795	0·9	29	0·1	69	0·1	78	0·3	244	0·6	165	0·3
Zusammen .	44.172	. .	88.626	. .	60.061	. .	56.667	. .	25.604	. .	40.797	. .	52.993	. .

Wie sich aus der die Einnahmen betreffenden Zusammenstellung zeigt, hat im Durchschnitte aller Bahnen

eine Bahnmeile eine Brutto-Einnahme geliefert von . . . . . 87.812 fl.
die grösste Einnahme ergab sich auf der südlichen Bahn, Section I, mit 128.208 „
„ kleinste „ „ „ „ „ östlichen „ mit . . . . 41.166 „

Aehnliche Verhältnisse ergeben sich, wenn man nur die Einnahmen an Porto-Gebühren in Betracht zieht.

Wenn man die Brutto-Einnahmen auf die Bahnmeile der östlichen Bahn als Einheit betrachtet und sie mit jenen der übrigen Bahnen vergleicht, so führt diess nach der Zunahme der Einnahme zu nachstehender Reihenfolge:

die östliche Bahn . . . . mit 1·00	die südliche Bahn, Section II, mit 2·13
„ lomb.-venez. „ . . . . . „ 1·32	„ südöstliche „ . . . . . „ 2·79
„ nördliche „ . . . . . „ 1·94	„ südliche „ Section I, . „ 3·11

Im Durchschnitte aller Bahnen lieferten die einzelnen Einnahms-Rubriken:

der Personen-Verkehr	31.263 fl.	oder	35·6
das Reisegepäck	4.860 „	„	5·6
das Eilgut	1.145 „	„	1·3
die Frachten	48.362 „	„	55·0
die verschiedenen Einnahmen	2.182 „	„	2·5
der Personen-Verkehr und das Reisegepäck zusammen	36.123 fl.	oder	41·2
das Eilgut und die Frachten	49.507 „	„	56·3

Percente der Gesammteinnahme.

Wenn man zur Vergleichung mit diesen Durchschnitts-Ergebnissen bei jeder der genannten Einnahms-Rubriken die Bahnen mit den grössten und kleinsten Ergebnissen neben einander stellt, so ergibt sich Folgendes.

Auf eine Bahnmeile entfällt						
bei den verschiedenen Einnahms-Rubriken	die grösste Einnahme			die kleinste Einnahme		
	nach dem absoluten Betrage mit	nach den Antheilen an d. % d. Gesammt-Einnahme mit	auf nachbenannten Bahnen	nach dem absoluten Betrage mit	nach den Antheilen an d. % d. Gesammt-Einnahme mit	auf nachbenannten Bahnen
	Gulden			Gulden		
bei dem Personen-Verkehre	57.467	44·8	südliche, S. I	9.033	21·8	östliche
	36.194	66·8	lomb.-venez.			
„ „ Reisegepäcke . . .	10.294	8·9	südöstliche	1.692	4·1	östliche
				3.231	2·5	südliche, S. I
„ „ Eilgute	1.830	1·6	südöstliche	299	0·7	östliche
	1.325	1·7	nördliche			
„ den Frachten	69.972	60·8	südöstliche	13.678	25·2	lomb.-venez.
	29.388	71·5	östliche			
„ „ verschied. Einnahmen	9.025	7·0	südliche, S. I	754	1·9	östliche
				1.749	1·5	südöstliche
bei dem Personen-Verkehre und Gepäcke zusammen	60.698	47·3	südliche, S. I	10.725	25·9	östliche
	38.913	71·8	lomb.-venez.			
bei den Frachten und Eilgütern	71.802	62·4	südöstliche	14.421	26·6	lomb.-venez.
	29.687	72·2	östliche			

Auch hier gibt sich der grosse Unterschied, welcher in den Personen- und Frachten-Verkehrsverhältnissen der lombardisch-venezianischen Bahn gegenüber den anderen Bahnen besteht, sehr auffallend zu erkennen.

Es zeigt sich nämlich, dass, während auf der lombardisch-venezianischen Bahn die Einnahme für die Personen-Beförderung

von den Gesammteinnahmen . . . . . 66·8 Percent
und mit Hinzurechnung des Reisegepäckes . . . . . 71·8 „
beträgt, diese auf den übrigen Bahnen zwischen . . . . . 21·8 und 44·8 Percent,
und mit Hinzurechnung des Reisegepäckes zwischen . . . 25·9 „ 47·3 „
variirt, dass dagegen auf der lombardisch-venezianischen Bahn die Einnahme für Frachten von der Gesammteinnahme nur . . . . . 25·2 Percent
und mit Hinzurechnung der Eilgüter nur . . . . . 26·6 „
beträgt, während sie auf den übrigen Bahnen zwischen . . 44·8 und 71·5 Percent,
und mit Hinzurechnung der Eilgüter zwischen . . . . . 45·7 „ 72·2 „
variirt.

Wenn man erwägt, dass auf den österreichischen Staatsbahnen für die Personen-Beförderung ein niedriger Tarif besteht, so müssen die aus dem Personen-Verkehre sich ergebenden Einnahmen als erheblich betrachtet werden, indem sie mit Einschluss des Ertrages für Reisegepäck nur von jenen der am meisten benützten grössereu Bahnen übertroffen werden.

Auch die aus dem Frachtenverkehre sich ergebenden Einnahmen sind auf den österreichischen Staatsbahnen grösser als bei den meisten anderen Bahnen.

Aus der die Ausgaben betreffenden Zusammenstellung geht Folgendes hervor.

Im Durchschnitte aller Bahnen betrug die Gesammtausgabe auf eine

Bahnmeile . . . . . 52.993 fl.
am grössten war die Ausgabe auf der südlichen, Section I, mit . . . . 88.626 „
„ kleinsten „ „ „ „ „ östlichen mit . . . . . 25.604 „

Wenn man die Brutto-Ausgaben einer Bahnmeile der östlichen Bahn wieder als Einheit betrachtet und sie mit jenen der übrigen Bahnen vergleicht, so ergibt sich nach der Zunahme der Ausgaben die nachstehende Reihenfolge:

die östliche Bahn . . . mit	1·00	die südöstliche Bahn . . . . mit	2·21
„ lomb.-venez. „ . . . „	1·59	„ südliche „ Section II, „	2·35
„ nördliche „ . . . „	1·73	„ „ „ „ I, „	3·46

Bei den Ausgaben findet also fast dieselbe Reihenfolge wie bei den Einnahmen Statt.

Im Durchschnitte aller Bahnen entfällt von den Gesammtausgaben auf die einzelnen Ausgabs-Rubriken, und zwar:

auf die allgemeinen Regie- u. Manipulations-Kosten	14.491 fl.	oder	27.4 Percent	der Gesammtausgabe.
„ „ ausserordentlichen Ausgaben u. Vergütungen	615 „	„	1·1 „	
„ „ Zugförderungs-Kosten	14.502 „	„	27·4 „	
„ „ Erhaltung der Bahn und Gebäude	12.689 „	„	23·9 „	
„ „ „ des Fundus instructus	10.531 „	„	19·9 „	
„ „ verschiedenen Ausgaben	165 „	„	0·3 „	

Wenn man wieder zur Vergleichung mit diesen Durchschnitts-Ergebnissen bei jeder der genannten Ausgabs-Rubriken die Bahnen mit den grössten und kleinsten Ergebnissen neben einander stellt, so ergibt sich Folgendes.

Auf eine Bahnmeile entfällt						
bei den verschiedenen Ausgabs-Rubriken	die grösste Ausgabe			die kleinste Ausgabe		
	nach dem absoluten Betrage mit Gulden	nach den Antheilen an d. % d. Gesammt-Ausgabe mit	auf nachbenannten Bahnen	nach dem absoluten Betrage mit Gulden	nach den Antheilen an d. % d Gesammt-Ausgabe mit	auf nachbenannten Bahnen
bei den allgemeinen Regie- und Manipulations-Kosten	21.296 9.602	24·0 37·6	südliche, S. I östliche	9.602 21.296	37·6 24·0	östliche südliche, S. I
bei den ausserordentlichen Ausgaben u. Vergütungen	1.181	4·7	östliche	277	0·3	südliche, S. I
bei den Zugförderungs-Kosten	28.126 20.389	31·8 36·0	südliche, S. I südöstliche	5.341 11.966	20·8 19·9	östliche südliche, S. II
bei der Erhaltung der Bahn und der Gebäude . . .	18.732 17.714	21·1 29·5	südliche, S. I südliche, S. II	5.620 11.068	21·8 19·5	östliche südöstliche
bei der Erhaltung des Fundus instructus	19.400	21·9	südliche, S. I	3.782	14·8	östliche
bei den verschiedenen Ausgaben	795	0·9	südliche, S. I	29	0·1	südliche, S. II

Bei den Betriebs-Ausgaben ist weder eine Ausscheidung der Kosten, welche der Personen- und Frachtenverkehr gesondert verursachte, auf den einzelnen Bahnen, noch eine Vergleichung dieser Kosten mit jenen auf fremden Bahnen zulässig, weil die bisher geführten Aufschreibungen die Behelfe hierzu nicht liefern, namentlich die auf anderen Bahnen getrennt erscheinenden Bahnverwaltungs- und sonstigen Auslagen nicht einzeln nachweisen. Ja selbst die Zugförderungs-Kosten sind daraus nicht genau zu entnehmen, weil die Gehalte der Beamten und Diener überhaupt, also auch jene des die Züge begleitenden Aufsichts-Personales, nämlich der Locomotiv-Führer und anderer Bediensteten, unter den allgemeinen Regie-Kosten begriffen sind.

Rücksichtlich der Kosten der Erhaltung der Bahn und der Gebäude, dann des Fundus instructus, sowie der Zugförderung, und hierbei wieder mit Rücksicht auf den Aufwand für Brennstoff, Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale, wird später in eine nähere Betrachtung eingegangen werden, wobei die sich auf den einzelnen Bahnen ergebenden Unterschiede erörtert werden sollen.

Vergleichung der Brutto-Einnahmen mit den Ausgaben und Verzinsung des Anlags-Capitales durch die Einnahms-Ueberschüsse.

Aus der Gegenüberhaltung der Ausgaben und Einnahmen entspringt das Verhältniss sowohl der Betriebskosten als des Netto-Ertrages zu den Einnahmen, und die Vergleichung des Netto-Ertrages mit den Anlagekosten weiset die Verzinsung des auf den Bau und die Einrichtung der Bahnen verwendeten Capitales nach.

Man ist gewohnt, in diesen beiden Verhältnissen den Ausdruck für den Werth einer Eisenbahn zu suchen, obwohl diess nicht ganz richtig ist.

Für den Actionär einer Bahn stellt sich allerdings die Frage, welche Dividende er von seinem bei einer Bahnunternehmung angelegten Capitale bezieht, in den Vordergrund, und insoferne er hoffen darf, dass die Dividende um so grösser ausfallen werde, als unter übrigens gleichen Umständen die Betriebskosten einen geringeren Theil der Einnahmen in Anspruch nehmen, ist er auch rücksichtlich des zuerst erwähnten Verhältnisses sehr betheiligt.

Die Umstände sind aber nicht überall gleich, da oft sehr günstig gelegene Bahnen mit bedeutendem Verkehre und starken Einnahmen, ebenso wie kleinere oder minder günstig gelegene Bahnen mit geringerem Verkehre und schwachen Einnahmen, hohe Betriebskosten aufzuweisen haben.

Hinwieder gibt es Bahnen mit sehr niedrigen Betriebskosten, welchen ein sehr starker Verkehr und eine reiche Einnahme, und andere, welchen ein mittelmässiger Verkehr und eine geringe Einnahme zufliesst.

Unter vielen anderen Umständen wirkt auf das Verhältniss der Betriebskosten derjenige wesentlich ein, ob der Hauptverkehr einer Bahn sich in Personen oder Waaren bewegt, da die Personen-Beförderung im Verhältnisse zur Einnahme in der Regel mit viel geringeren Kosten verbunden ist, als der Frachten-Transport.

In den Vordergrund aber treten dabei die für die Beischaffung der Materialien, namentlich des Brennstoffes, zu bestreitenden Kosten, wobei jene Bahnen begünstigt erscheinen, welche sich billige Steinkohlen zu verschaffen vermögen.

Ebenso ist für sich allein die Höhe der Zinsen, welche das Anlags-Capital abwirft, nicht entscheidend, um über den Werth einer Bahn zu urtheilen. Diese hängt von zwei Factoren ab, nämlich von der Grösse des Netto-Ertrages und von dem Umfange der Anlagekosten, oder, was gleichbedeutend ist, von dem Maasse der Schwierigkeiten, welche bei der Bauanlage überwunden werden mussten. Eine Gebirgsbahn, wenn sie gleich den überwiegendsten Vortheil für den Verkehr darböte, wird sich fast immer weniger verzinsen, als eine in der Ebene angelegte Bahn, wenn diese auch in dem Umfange ihres Betriebes oder ihrer volkswirthschaftlichen Bedeutung weit untergeordneter ist.

Eben desshalb bleibt es Aufgabe der Regierungen, dort, wo überhaupt nicht hinreichende Capitale für den Bau der Eisenbahnen vorhanden sind, oder auf jenen für den Verkehr im Grossen wichtigen Strecken, welche der Privat-Speculation nicht genug lohnend erscheinen, den Bau der Eisenbahnen in die Hand zu nehmen und selbst grosse Opfer nicht zu scheuen, um dem Lande die geradezu unentbehrliche Wohlthat erleichterter und beschleunigter Communicationen zu sichern.

Auch verzinsen sich Bahnen mit vorherrschendem Personen-Verkehre selbst bei viel geringeren Gesammteinnahmen besser, als Bahnen, bei welchen der Frachten-Verkehr überwiegend ist, obwohl letztere für den Welthandel weit grössere Wichtigkeit haben können. Daher gibt es unter den geringe Zinsen abwerfenden Bahnen solche, die in volkswirthschaftlicher Hinsicht von grosser, und solche, welche von

minderer Bedeutung sind, und ein gleicher Unterschied waltet auch bei den sich besser verzinsenden Bahnen ob.

Der wichtigste Maassstab für den volkswirthschaftlichen Werth einer Bahn liegt in der Summe der Meilen, welche die Gesammtzahl der beförderten Personen und die Gesammtmenge der Frachten auf derselben zurückgelegt haben, oder (unter Voraussetzung gleicher Tarife) in der Summe der erzielten Einnahmen. In finanzieller Rücksicht, bei welcher noch die Bedachtnahme auf die ökonomische Gebarung hinzutritt, liegt dieser Maassstab in der Summe des Netto-Ertrages oder des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben.

Die Vergleichung des relativen Werthes der einzelnen Bahnen geschieht am genauesten, wenn man ihr die durchschnittlich auf eine Bahnmeile entfallenden Ergebnisse als Einheit zum Grunde legt, und man gelangt in dieser Beziehung mit Zuhilfnahme der schon vorausgeschickten Ermittlungen zu folgender Wahrnehmung.

Auf nachbenannten Bahnen	berechnet sich durchschnittlich				
	die Einnahme	die Ausgabe	der Einnahms-Ueberschuss	die Ausgabe	der Einnahms-Ueberschuss
	für eine Bahnmeile mit Gulden			in Percenten der Einnahme	
Nördliche	79.845	44.172	35.673	55·3	44·7
Südliche, Section I	128.206	88.626	39.580	69·1	30·9
Südliche, Section II	87.486	60.061	27.425	68·7	31·3
Südöstliche	115.206	56.667	58.539	49·2	50·8
Oestliche	41.166	25.604	15.562	62·2	37·8
Lombardisch-venezianische .	54.206	40.797	13.409	75·3	24·7
Im Durchschnitte aller Bahnen	87.812	52.993	34.819	59·9	40·1

Hieran knüpfen sich folgende Betrachtungen.

Wie ersichtlich, betragen die Einnahms-Ueberschüsse im Durchschnitte aller Bahnen für eine Bahnmeile 34.819 fl. oder 40·1 Percent der Gesammteinnahme.

Am meisten betragen sie auf der südöstlichen Bahn mit 58.539 fl. oder 50·8 Percent der Gesammteinnahme.

Am wenigsten betragen sie auf der lombardisch-venezianischen Bahn mit 13.409 fl. oder 24·7 Percent der Gesammteinnahme.

Wenn man den Einnahms-Ueberschuss einer Bahnmeile der lombardisch-venezianischen Bahn wieder als Einheit betrachtet und mit jenem der übrigen Bahnen vergleicht, so ergibt sich nach den absoluten Ziffern und nach der Zunahme des Ueberschusses nachstehende Reihenfolge:

bei der lomb.-venez. Bahn . . . . . mit 1·00
„ „ östlichen „ . . . . . „ 1·16
„ „ südlichen „ Section II . . . . . „ 2·05

bei der südlichen Bahn, Section I . . . . . mit 2·21
„ „ nördlichen „ . . . . . „ 2·66
„ „ südöstlichen „ . . . . . „ 4·37

Nachdem die Tarife auf allen Bahnen gleich oder doch nahezu gleich sind, so stellt die Reihenfolge der Einnahmen zugleich den relativen Werth der einzelnen Eisenbahnen für den Verkehr dar, während die Reihenfolge des Ueberschusses, wenn man von den grösseren oder kleineren Anlagekosten der einzelnen Bahnen absieht, den relativen Werth in Bezug auf den aus dem Bahnbetriebe sich ergebenden Gewinn ausdrückt.

Der relative Werth für den Verkehr ist daher bei der südlichen Bahn, Section I, am grössten, und dieser folgt die südöstliche Bahn; auf der ersteren ist er nämlich mehr als dreimal und auf der letzteren fast dreimal so gross, als auf der östlichen Bahn.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn werden sich die Verhältnisse dann anders gestalten, wenn die einzelnen Bahnstücke verlängert und verbunden, daher zur Entwicklung des Frachtenverkehres geeignet sein werden.

Der relative Werth in Bezug auf Gewinn würde sich, wenn man von der Grösse der Anlagekosten absehen könnte, auf der südöstlichen Bahn am grössten darstellen, und dieser folgt die südliche Bahn, Section I.

Bei Vergleichung des Einnahms-Ueberschusses mit den Anlagekosten ergeben sich in Bezug auf die Verzinsung bei den verschiedenen Bahnen folgende Verhältnisse.

Auf nachbenannten Bahnen	beträgt		
	das Anlage-Capital	der Einnahms-Ueberschuss	die Verzinsung des Anlags-Capitales nach d. bis Anfang des Verwaltungs-Jahres 1854 verausgabten Summen in Percenten
	auf eine Bahnmeile		
	im Jahre 1854 Gulden		
Nördliche	741.906	35.673	4·88
Südliche, Section I	1,069.388	39.580	3·70
Südliche, Section II	862.148	27.425	3·18
Südöstliche	534.682	58.539	10·95
Oestliche	337.921	15.562	4·60
Lombardisch-venezianische . . .	821.123	13.409	1·63
Im Durchschnitte von allen Bahnen .	740.638	34.819	4·70

Bei der Betrachtung dieser Ergebnisse wird die Verzinsung des bis zum Anfange des Jahres 1854 aufgewendeten Anlags-Capitales ins Auge gefasst und dazu bei Bahnen, auf welchen im Laufe des Jahres 1854 Strecken eröffnet wurden, ein der Zeit der Benützung entsprechender Betrag des Anlags-Capitales dieser neuen Strecken hinzugeschlagen.

Für die nördliche Staatsbahn betragen sonach die Anlagekosten 47,498.143 fl.; von dieser Summe werden jedoch die Kosten für die nicht in Regie betriebene Bahnstrecke von Bodenbach zur sächsischen Gränze mit 1,500.000 fl. in Abschlag gebracht, so dass bei der Verzinsung nur das Capital von 45,998.143 fl. in Anschlag kömmt.

Für die südliche Staatsbahn, Section I, wird von den Kosten der Bahnstrecke über den Semmering nur der vierte Theil in Anschlag gebracht, weil die Semmeringbahn (Gloggnitz-Mürzzuschlag) erst im letzten Quartale des Verwaltungs-Jahres 1854 dem Betriebe übergeben wurde. Sonach beträgt das bei der Verzinsung in Betracht kommende Anlags-Capital 21,922.447 fl.

Das Anlags-Capital der südlichen Staatsbahn, Section II, ist 35,779.126 fl., und jenes der östlichen Bahn 3,125.769 fl. Für die südöstliche Bahn beträgt das Anlags-Capital einschliesslich von zwei Dritttheilen der Kosten der erst Anfangs März 1854 in Betrieb gesetzten Bahnstrecke von Felegyháza nach Szegedin und nach Abschlag der Kosten der nicht in Regie betriebenen Bahnstrecke von Marchegg nach Pressburg 30,209.507 fl.

Das Anlags-Capital der lombardisch-venezianischen Staatsbahnen mit Einschluss der Hälfte der Anlagekosten der erst mit Ende April 1854 in Betrieb gesetzten Bahnstrecke von Verona nach Coccaglio beziffert sich mit 35,718.866 fl.

Nach der Zunahme der Percente der Verzinsung reihen sich die einzelnen Bahnen, wie folgt:

die lomb.-venez. Bahn	mit	1·63	Percent,
„ südliche „ Section II	„	3·18	„
„ „ „ „ I	„	3·70	„
„ östliche „	„	4·60	„
„ nördliche „	„	4·88	„
„ südöstliche „	„	10·95	„

Diese Reihenfolge an und für sich drückt aber, wie früher bereits erwähnt wurde, weder die Wichtigkeit noch die Ertragsfähigkeit der einzelnen Bahnen genau aus. Unstreitig ist die südöstliche Bahn die einträglichste; der Grund liegt hauptsächlich in den geringeren Anlagekosten der meist ebenen Bahn.

Derselbe Grund in Verbindung mit den geringen Kosten des Feuerungs-Materiales ist auch bei der östlichen Bahn vorhanden. Der unbedeutende Ertrag der lombardisch-venezianischen Bahnen findet seine Ursache, ausser in der kostspieligen Beischaffung des Feuerungs-Materiales, auch in dem Umstande, dass die einzelnen Bahnstücke noch nicht verbunden sind und sich daher der Frachtenverkehr nicht entwickeln kann, hauptsächlich aber in den hohen Anlagekosten.

Die wegen der grösstentheils gebirgigen Lage sich darstellenden hohen Anlagekosten kommen auch auf den beiden Sectionen der südlichen Staatsbahn und auf der nördlichen Bahn zu berücksichtigen.

Bei der südlichen Bahn, Section I, welche unter allen österreichischen Bahnen die höchsten Anlagekosten hat, muss überdiess bemerkt werden, dass die Semmering-

Bahn schon vor ihrer Eröffnung für den allgemeinen Verkehr sehr bedeutende Regie-Kosten in Anspruch nahm.

Vom October 1853 angefangen bis zur Eröffnung der Semmeringbahn, d. i. bis 17. Juli 1854, wurden nämlich auf derselben continuirlich Züge in Bewegung gesetzt, welche zum Zwecke hatten, das Materiale für den Bau der Semmeringbahn nach den verschiedenen Gebrauchsorten, sowie Brenn-Materiale zur Bevorrathung für den künftigen Betrieb nach den einzelnen Semmering-Stationen zu bringen, die für den Semmering construirten Locomotive einzufahren, das Zugbegleitungs- und Wächter-Personale für den Betriebsdienst auf dem Semmering abzurichten u. s. w. Die Einleitung dieser Züge und die Erhaltung des dazu erforderlichen Personales verursachte, wie begreiflich, sehr bedeutende Kosten, welche aus den Betriebs-Einnahmen der Strecke Wien-Gloggnitz genommen wurden, ohne dass der Betriebsfond sich hierfür entschädigen konnte, weil die Semmeringbahn in jener Zeit noch keine Einnahmen lieferte.

Ausserdem mussten grosse Summen zur Reconstruction der im unvollkommenen Zustande übernommenen Bahnstrecke Wien-Gloggnitz und der Fahrbetriebs-Mittel aufgewendet werden, welche gleichfalls den Betriebsfond hart mitnahmen.

Aus diesen Andeutungen lassen sich die hohen Regie-Kosten der südlichen Bahn, Section I, erklären.

Die Verzinsung der österreichischen Staatsbahnen hat sich gegen das Jahr 1853 im Allgemeinen um 1 Percent gebessert. Von den einzelnen Bahnen lieferten im Jahre 1854 in Vergleichung mit dem Jahre 1853 höhere Zinsen:

die südöstliche um . . . . . 5·47 Percent,
„ östliche „ . . . . . 1·65 „
„ nördliche „ . . . . . 1·08 „

Die höheren Zinsen bei der südöstlichen Bahn erklären sich durch den Zuwachs der 15 Meilen langen neuen Bahnstrecke von Czegléd bis Szegedin, welche Strecke ein verhältnissmässig nur geringes Anlags-Capital erforderte, vor allem aber durch die ausnahmsweise häufigen Getreide-Transporte, welche in diesem Jahre auf jener Bahn Statt hatten.

Geringere Zinsen lieferten:

die südliche Bahn, Section II, um . . . . . 0·77 Percent,
„ lomb.-venez. „ um . . . . . 0·49 „

Die bei der südlichen Staatsbahn, Section II, sich zeigende Verminderung des Gewinnes ist keineswegs durch ungünstige Ergebnisse in der Betriebs-Gebarung hervorgerufen, sondern dadurch veranlasst, dass im Verwaltungs-Jahre 1854 von dem Oberbaue dieser Bahn 2¾ Meilen, mit dem Kostenbetrage von 275.000 fl., mehr erneuert wurden, als im Jahre 1853, was eine Verminderung des Gewinnes (Ueberschusses) zur Folge hatte.

Wenn der Ueberschuss der lombardisch-venezianischen Bahnen im Jahre 1854 gegen das Jahr 1853 zurückgeblieben ist, so gründet sich diess hauptsächlich darauf, dass im Jahre 1854 für die dringend nothwendig gewordene Umstaltung des Oberbaues

um 240.000 fl. mehr ausgegeben wurden, als im Jahre 1853, dass die Auslagen für das Brenn-Materiale sich um mehr als 250.000 fl. gesteigert haben, dass die zu Ende April 1854 stattgefundene Eröffnung des Personen-Verkehres auf der neuen Bahnstrecke von Verona nach Coccaglio beträchtliche Auslagen hervorgerufen hat, ohne eine verhältnissmässige Einnahme gewähren zu können, und dass ausserdem noch andere ungünstige Verhältnisse eine beträchtliche Steigerung der Regie-Kosten hervorgerufen haben.

Die Mehrauslage für das Brenn-Materiale gründet sich auf die in Folge der politischen Ereignisse stattgefundene Aufkündigung der Kohlenlieferungs-Verträge englischer Häuser und auf die dadurch nothwendig gewordene Beischaffung und Verwendung von Brennholz zur Beheizung der Locomotive, welches bei den in Italien bestehenden eigenthümlichen Verhältnissen der Holzcultur und bei dem in diesem Lande herrschenden gänzlichen Mangel an grösseren Brennholz-Vorräthen nicht nur durch die unverhältnissmässig hohen Ankaufspreise, sondern auch durch die schlechte Beschaffenheit der Hölzer sehr theuer zu stehen kam.

Die Ergebnisse des Betriebes der österreichischen Staatsbahnen würden sich weit günstiger herausgestellt haben, wenn im Verwaltungs-Jahre 1854 nicht ausnahmsweise und auf unbestimmte Zeit eine Herabminderung der Frachtgebühren für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Kohlen, Baumwolle und Kaffee etc. stattgefunden hätte, wodurch den Staatsbahnen namhafte Beträge von den tarifsmässigen Einnahms-Gebühren entgangen sind.

Uebrigens kann nicht unerwähnt gelassen werden, dass eine unmittelbare Vergleichung der Ergebnisse des Betriebes der österreichischen Staatsbahnen mit jenen der Privat-Bahnen der ganz verschiedenen Verhältnisse wegen und insbesondere desshalb nicht stattfinden kann, weil bei letzteren eine ganz andere Art der Rechnungslegung, als bei Staatsbahnen eingeführt ist. So werden z. B. bei den Privat-Bahnen viele Auslagen auf den Bau-Conto gezogen, welche bei den Staatsbahnen den Betriebs-Conto treffen und dadurch die Einnahms-Ueberschüsse vermindern.

c. Netto-Einnahmen und Ausgaben für die ausgeführten Transporte und Vergleichung mit denselben.

Einnahmen.

Welche Antheile von den eingehobenen Porto-Gebühren auf die Personen- und Sachenbeförderung, und welche nach dieser Unterscheidung auf jede einzelne Station der verschiedenen Bahnen entfallen, ist aus dem nachfolgenden Ausweise im Detail zu ersehen.

In dem Betrage der Einnahmen bei dem Personen-Verkehre ist auch der Ertrag der Separat-Züge, des Gepäckes, der Equipagen, Pferde und Hunde, dann des Eilgutes enthalten, und rücksichtlich der Einnahmen bei dem Frachtenverkehre ist zu bemerken, dass bei jeder Station jener Betrag angegeben wird, welcher für die auf andere Stationen der eigenen Bahn und auf fremde Bahnen abgesendeten, dann für die von fremden Bahnen angelangten Transporte entfällt.

Ausweis

über die Einnahme beim Personen- und Frachten-Verkehre auf den einzelnen Stationen der österreichischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1854.

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Auf der nördlichen Bahn						
Olmütz	52.927	2·76	50.417	1·72	103.344	2·24
Stefanau	2.847	0·15	21.543	0·74	24.390	0·44
Littau	8.729	0·45	13.540	0·46	22.269	0·45
Müglitz	10.103	0·53	14.283	0·49	24.386	0·51
Lukavec	600	0·03	.	.	600	0·01
Hohenstadt	27.611	1·44	67.508	2·30	95.119	1·87
Budigsdorf	2.315	0·12	.	.	2.315	0·06
Landskron	4.770	0·25	8.795	0·30	13.565	0·27
Rudelsdorf	3.258	0·17	.	.	3.258	0·08
Triebitz	1.174	0·06	2.389	0·08	3.563	0·07
Brünn	173.700	9·04	89.191	3·04	262.891	6·04
Adamsthal	3.921	0·20	4.393	0·15	8.314	0·18
Blansko	5.909	0·31	17.729	0·61	23.638	0·46
Raitz	2.816	0·15	6.459	0·22	9.275	0·18
Skalitz	13.620	0·71	15.720	0·54	29.340	0·62
Lettowitz	6.082	0·32	8.720	0·28	14.802	0·30
Brüsau	5.468	0·28	5.958	0·20	11.426	0·24
Greifendorf	1.842	0·10	.	.	1.842	0·05
Zwittau	21.608	1·12	46.797	1·61	68.405	1·36
Abtsdorf	3.794	0·20	3.002	0·11	6.796	0·16
Böhm.-Trübau	11.351	0·60	7.195	0·25	18.546	0·43
Wildenschwert	20.466	1·07	20.243	0·69	40.709	0·88
Brandeis	1.899	0·10	.	.	1.899	0·05
Chotzen	15.058	0·78	16.637	0·57	31.695	0·68
Zamrsk	16.511	0·86	18.398	0·63	34.909	0·75
Uhersko	4.069	0·21	.	.	4.069	0·11
Moravan	3.649	0·19	3.826	0·13	7.475	0·16
Pardubic	95.785	4·99	151.503	5·17	247.288	5·08
Přelauč	9.934	0·52	6.247	0·22	16.181	0·37
Kladrub	271	0·01	.	.	271	0·00
Elbe-Teinitz	14.124	0·73	9.143	0·31	23.267	0·52
Kolin	60.352	3·14	143.249	4·89	203.601	4·02
Poděbrad	15.769	0·82	13.079	0·46	28.848	0·64
Böhm.-Brod	15.108	0·79	14.473	0·49	29.581	0·64
Auwal	3.918	0·20	.	.	3.918	0·10
Běchovic	4.699	0·24	8.831	0·30	13.530	0·27
Prag	644.251	33·54	1,020.619	34·93	1,664.870	34·24
Bubenč	9.643	0·50	62.134	2·01	71.777	1·26
Rostok	3.094	0·16	1.328	0·05	4.422	0·11
Libšic	1.535	0·08	.	.	1.535	0·04
Krulup	4.688	0·24	8.178	0·28	12.866	0·26
Weltrus	10.374	0·54	5.152	0·17	15.526	0·36
Unter-Beřkovic	18.653	0·97	6.341	0·22	24.994	0·59
Wegstädtl	3.919	0·20	2.876	0·10	6.795	0·15
Raudnitz	12.596	0·66	38.994	1·33	51.590	0·99

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Theresienstadt	46.797	2·44	28.486	0·97	75.283	1·70
Lobositz	19.980	1·04	34.090	1·16	54.070	1·10
Zalesl	1.791	0·09	.	.	1.791	0·05
Aussig	46.153	2·40	97.648	3·32	143.801	2·86
Nestersitz	2.383	0·13	502	0·02	2.885	0·07
Bodenbach	126.188	6·56	834.689	28·48	960.877	17·52
Zusammen	1,598.102	83·19	2,930.305	100·00	4,527.407	91·59
Hierzu die Einnahme aus dem Personen-Verkehre von fremden Bahnen:						
Nordbahn	257.034	13·38	.	.	257.034	6·69
Südöstliche	18.634	0·97	.	.	18.634	0·49
Vereinsbahn	47.313	2·46	.	.	47.313	1·23
Totale	1,921.083	100·00	2,930.305	100·00	4,851.388	100·00
Auf der südlichen Bahn, Section I						
Wien	462.665	36·50	573.407	48·77	1,036.072	42·64
Matzleinsdorf	627	0·05	.	.	627	0·03
Meidling	71.657	5·65	89.108	7·58	160.765	6·62
Hetzendorf	10.025	0·79	57	0·00	10.082	0·39
Atzgersdorf	10.989	0·87	3.855	0·33	14.844	0·60
Liesing	18.426	1·45	6.658	0·56	25.084	1·00
Berchtoldsdorf	2.972	0·23	.	.	2.972	0·12
Brunn	23.632	1·86	.	.	23.632	0·93
Mödling	47.801	3·77	11.716	0·99	59.517	2·38
Laxenburg	14.954	1·18	73	0·00	15.027	0·59
Guntramsdorf	2.388	0·18	739	0·06	3.127	0·12
Gumpoldskirchen	13.105	1·03	4.335	0·38	17.440	0·70
Pfaffstätten	1.513	0·12	1	0·00	1.514	0·06
Baden	123.093	9·72	2.813	0·23	125.906	4·97
Vöslau	28.078	2·22	8.981	0·77	37.059	1·49
Kottingbrunn	881	0·07	.	.	881	0·03
Leobersdorf	18.705	1·48	8.742	0·75	27.447	1·12
Solenau	1.345	0·11	.	.	1.345	0·06
Felixdorf	11.706	0·93	8.849	0·78	20.555	0·86
Theresienfeld	3.880	0·31	50	0·00	3.930	0·16
Wr.-Neustadt	83.685	6·62	59.112	5·03	142.797	5·82
Katzelsdorf	158	0·01	.	.	158	0·01
St. Egyden	1.545	0·12	510	0·05	2.055	0·07
Neunkirchen	15.655	1·24	5.903	0·51	21.558	0·87
Ternitz	3.241	0·26	12.667	1·07	15.908	0·66
Pottschach	1.374	0·11	128	0·01	1.502	0·06

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Gloggnitz	106.661	8·43	69.916	5·94	176.577	7·18
Payerbach	7.754	0·61	6.025	0·51	13.779	0·56
Eichberg	165	0·01	13	0·00	178	0·01
Klamm	505	0·04	165	0·01	670	0·03
Breitenstein	391	0·02	212	0·02	603	0·02
Semmering	1.727	0·11	61	0·00	1.788	0·05
Spital	883	0·06	887	0·08	1.770	0·07
Mürzzuschlag	10.462	0·84	7.643	0·66	18.105	0·75
Neudörfl	620	0·04	1.231	0·11	1.851	0·09
Sauerbrunn	1.437	0·11	57	0·00	1.494	0·05
Wiesen-Siglez	609	0·04	264	0·02	873	0·03
Mattersdorf	4.846	0·39	1.713	0·15	6.559	0·27
Marz-Rohrbach	543	0·04	223	0·02	766	0·03
Loipersbach-Schadendorf	250	0·02	5	0·00	255	0·01
Agendorf	617	0·04	79	0·00	696	0·02
Oedenburg	48.412	3·83	116.303	9·89	164.715	6·86
Zusammen	1,159.982	91·51	1,002.501	85·28	2,162.483	88·39
Dazu die Einnahme von dem von d. südlichen Staatsbahn, Sect. II, übergegangenen Personen-Verkehre und aus dem Frachten-Transporte auf der Poststrasse über den Semmering	107.648	8·49	173.105	14·72	280.753	11·61
Totale	1,267.630	100·00	1,175.606	100·00	2,443.236	100·00
Auf der südlichen Bahn, Section II						
Mürzzuschlag	260.309	21·34	36.133	1·51	296.442	11·47
Langenwang	3.093	0·25	469	0·02	3.562	0·13
Krieglach	4.231	0·35	2.836	0·12	7.067	0·23
Kindberg	6.060	0·49	1.661	0·08	7.721	0·28
St. Marein	3.501	0·29	3.423	0·17	6.924	0·23
Kapfenberg	7.178	0·58	14.025	0·60	21.203	0·59
Bruck	64.479	5·28	101.764	4·36	166.243	4·82
Pernegg	2.626	0·22	661	0·04	3.287	0·13
Mixnitz	2.725	0·23	2.693	0·13	5.418	0·18
Frohnleiten	5.516	0·45	4.091	0·23	9.607	0·34
Peggau	5.862	0·48	4.605	0·19	10.467	0·34
Stübing	1.706	0·14	847	0·05	2.553	0·09
Gradwein	4.401	0·35	4.371	0·12	8.772	0·24
Judendorf	2.564	0·24	694	0·04	3.258	0·14
Gratz	259.876	21·21	199.928	8·59	459.804	14·90

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Kalsdorf	2.543	0·21	7.105	0·32	9.648	0·27
Wildon	10.403	0·85	8.969	0·37	19.372	0·60
Lebring	3.443	0·28	7.499	0·33	10.942	0·30
Leibnitz	13.457	1·12	14.531	0·63	27.988	0·87
Ehrenhausen	6.863	0·56	4.339	0·19	11.202	0·38
Spielfeld	17.244	1·42	24.345	1·04	41.589	1·22
Pössnitz	3.328	0·28	2.904	0·14	6.232	0·21
Marburg	59.585	4·88	91.009	3·91	150.594	4·39
Kranichsfeld	17.315	1·42	73.139	3·14	90.454	2·28
Pragerhof	2.087	0·16	5.174	0·23	7.261	0·18
Pöltschach	35.705	2·94	23.317	1·00	59.022	1·97
Ponigl	1.027	0·08	175	0·00	1.202	0·04
St. Georgen	2.658	0·22	4.544	0·19	7.202	0·20
Cilli	36.825	3·02	56.902	2·44	93.727	2·73
Markt Tüffer	4.172	0·35	5.834	0·25	10.006	0·30
Bad Tüffer	4.103	0·34	2.040	0·08	6.143	0·21
Steinbrück	36.599	3·00	117.663	5·05	154.262	4·03
Hrastnik	1.697	0·14	7.148	0·31	8.845	0·23
Trifail	953	0·08	4.923	0·21	5.876	0·14
Sagor	3.285	0·26	20.156	0·86	23.441	0·56
Sava	2.191	0·19	3.263	0·14	5.454	0·17
Littai	7.588	0·63	3.394	0·14	10.982	0·38
Kresnic	1.492	0·13	71	0 00	1.563	0·06
Laase	2.595	0·22	411	0·01	3.006	0·12
Salloch	1.666	0·15	6.637	0·28	8.303	0·22
Laibach	307.171	25·17	1,455.669	62·49	1,762.840	43·83
Zusammen	1,220.122	100·00	2,329.362	100·00	3,549.484	100·00
Auf der südöstlichen Bahn						
Pressburg	228.083	9·28	37.465	0·94	265.548	5·11
Weinern	602	0·02	.	.	602	0·01
Lanschütz	6.348	0·26	.	.	6.348	0·13
Wartberg	15.447	0·63	22.613	0·57	38.060	0·60
Diószeg	11.138	0·45	16.133	0·42	27.271	0·44
Galantha	16.782	0·61	8.177	0·22	24.959	0·42
Séllye	3.700	0·15	.	.	3.700	0·07
Tornócz	24.677	1·00	26.272	0·67	50.949	0·83
Tardosked	1.711	0·08	.	.	1.711	0·04
Tót-Megyer	2.225	0·09	4.634	0·13	6.859	0·12
Neuhäusel	55.300	2·25	41.707	1·06	97.007	1·65
Szt. Miklós	5.183	0·21	5.248	0·13	10.431	0·17
Köbölkút	3.749	0·15	6.218	0·15	9.967	0·15
Gran-Nána	34.014	1·38	56.375	1·42	90.389	1·40
Szobb	7.417	0·32	5.455	0·14	12.872	0·23
Gr. Maros	4.001	0·16	12.233	0·32	16.234	0·24
Verőcze	2.804	0·12	2.565	0·07	5.369	0·10
Waitzen	60.266	2·45	73.202	1·85	133.468	2·15
Dunakesz	1.596	0·06	623	0·02	2.219	0·04

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Palota	6.132	0·25	33.808	0·86	39.940	0·53
Pest	985.351	40·15	1,750.811	44·29	2,736.162	42·22
Steinbruch	9.263	0·38	146.974	3·72	156.237	2·05
Vecsés	2.683	0·11	578.392	14·63	581.075	7·37
Üllö	3.587	0·14	2.579	0·06	6.166	0·10
Monor	10.408	0·43	2.207	0·05	12.615	0·24
Pilis	4.872	0·19	4.163	0·11	9.035	0·15
Alberti-Irsa	12.443	0·52	12.024	0·31	24.467	0·42
Czegléd	26.154	1·06	46.129	1·11	72.283	1·08
Abony	15.570	0·64	30.588	0·77	46.158	0·72
Szolnok	124.979	5·09	619.969	15·68	744.948	10·39
Nagy-Körös	12.163	0·49	22.931	0·58	35.094	0·54
Kecskemét	39.657	1·62	38.168	0·97	77.825	1·29
Felegyháza	34.005	1·38	79.466	2·01	113.471	1·69
Kis-Telek	3.133	0·14	4.078	0·11	7.211	0·13
Szegedin	129.103	5·25	262.237	6·63	391.340	5·94
Zusammen	1,904.546	77·51	3,953.444	100·00	5.857.990	88·76
Hierzu die Einnahme von dem von fremden Bahnen übernommenen Personen-Transporte:						
von der Nordbahn	504.402	20·53	.	.	504.402	10·26
„ „ nördlichen Staatsbahn	47.957	1·96	.	.	47.957	0·98
Totale	2,456.905	100·00	3,953.444	100·00	6,410.349	100·00
Auf der östlichen Bahn						
Krakau	47.349	46·44	220.098	80·97	267.447	63·71
Krzeszowice	4.488	4·41	5.197	1·91	9.685	3·16
Trzebinia	6.970	6·84	8.878	3·26	15.848	5·05
Szczakowa	6.402	6·27	20.085	7·39	26.487	6·83
Granica	926	0·90	17.577	6·47	18.503	3·68
Zusammen	66.135	64·86	271.835	100·00	337.970	82·43
Hierzu die Einnahme von dem von fremden Bahnen übernommenen Personen-Transporte:						
von der oberschlesischen Bahn	14.552	14·27	.	.	14.552	7·13
von der Wilhelmsbahn	9.352	9·17	.	.	9.352	4·59

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
von der Nordbahn . .	8.613	8·45	.	.	8.613	4·22
„ „ Warschau-Wiener Bahn	3.320	3·25	.	.	3.320	1·63
Totale . .	101.972	100·00	271.835	100·00	373.807	100·00
Auf den lombardisch-venezianischen Bahnen						
Venedig	301.719	17·49	359.096	60·35	660.815	38·92
Treviso	108.301	6·28	40.882	6·87	149.183	6·56
Preganziolo	2.120	0·12	.	.	2.120	0·06
Mogliano	5.184	0·31	.	.	5.184	0·16
Mestre	27.138	1·57	8.040	1·35	35.178	1·46
Marano	12.443	0·72	9.303	1·56	21.746	1·14
Dolo	9.620	0·59	.	.	9.620	0·29
Ponte di Brenta . . .	3.297	0·19	.	.	3.297	0·10
Padua	158.289	9·19	22.213	3·76	180.502	6·48
Pojana	3.071	0·18	423	0·07	3.494	0·12
Vicenza	84.736	4·91	18.155	3·05	102.891	3·98
Tavernelle	5.402	0·32	4.657	0·78	10.059	0·55
Montebello	6.538	0·36	497	0·08	7.035	0·22
Lonigo	14.011	0·82	2.989	0·51	17.000	0·67
S. Bonifacio	12.867	0·75	1.695	0·28	14.562	0·52
Caldiero	4.632	0·27	.	.	4.632	0·13
S. Martino	2.820	0·16	.	.	2.820	0·08
Verona P. vescova . .	184.556	10·64	60.889	10·23	245.445	10·44
Verona P. nuova . . .	39.956	2·32	.	.	39.956	1·16
Dossobuono	452	0·03	.	.	452	0·02
Villafranca	6.246	0·36	564	0·09	6.810	0·23
Mozzecane	864	0·05	.	.	864	0·02
Roverbella	1.881	0·11	.	.	1.881	0·05
Mantua	52.339	3·03	10.553	1·77	62.892	2·40
Sommacampagna . . .	744	0.05	.	.	744	0·03
Castelnuovo	1.079	0·06	.	.	1.079	0·03
Peschiera	10.721	0·63	1.061	0·18	11.782	0·40
Pozzolengo	585	0·03	.	.	585	0·01
Desenzano	10.623	0·62	2.107	0·35	12.730	0·49
Lonato	4.489	0·26	.	.	4.489	0·13
Ponte S. Marco . . .	1.414	0·09	.	.	1.414	0·05
Rezzato	1.311	0·08	.	.	1.311	0·03
Brescia	57.388	3·32	28.453	4·78	85.841	4·05
Ospitaletto	1.432	0·08	.	.	1.432	0·04
Coccaglio	86.538	5·02	.	.	86.538	2·51
Zusammen . .	1,224.806	71·01	571.577	96·06	1,796.383	83·53
Mailand P. nuova . . .	144.260	8·36	17.189	2·89	161.449	5·63
Sesto	3.002	0·18	.	.	3.002	0·09
Monza	46.274	2·68	462	0·08	46.736	1·38

Die nachbenannten Stationen	haben eingenommen					
	bei dem Personen-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Personen-Verkehre	bei dem Frachten-Verkehre	in Percenten von der Einnahme beim Frachten-Verkehre	bei d. Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen	in Percenten von der Einnahme beim Personen- u. Frachten-Verkehre zusammen
	Gulden		Gulden		Gulden	
Desio	4.499	0·26	2	0·00	4.501	0·13
Seregno	12.817	0·75	127	0·02	12.944	0·39
Camnago	6.060	0·35	209	0·04	6.269	0·19
Cucciago	5.414	0·31	4	0·00	5.418	0·16
Camerlata	87.910	5·09	1.789	0·30	89.699	2·69
Zusammen . .	310.236	17·98	19.782	3·33	330.018	10·66
Mailand P. Tosa . . .	94.607	5·48	1.554	0·26	96.161	2·87
Limito	2.737	0·16	.	.	2.737	0·08
Melzo	6.849	0·39	.	.	6.849	0·19
Cassano	8.999	0·52	.	.	8.999	0·26
Treviglio	76.768	4·46	2.063	0·35	78.831	2·41
Zusammen . .	189.960	11·01	3.617	0·61	193.577	5·81
Recapitulation:						
I. Strecke	1,224.806	71·01	571.577	96·06	1,796.383	83·53
II. Strecke	310.236	17·98	19.782	3·33	330.018	10·66
III. Strecke	189.960	11·01	3.617	0·61	193.577	5·81
Totale . .	1,725.002	100·00	594.976	100·00	2,319.978	100·00

Ferner sind die Antheile, welche von den eingehobenen Porto-Gebühren auf die Beförderung von Personen und von Sachen, nach der weiteren Unterscheidung, welche schon früher den in der Abtheilung II gepflogenen Erörterungen über die ausgeführten Transporte zu Grunde gelegt wurden, entfallen, aus folgender Darstellung ersichtlich.

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen von den Porto-Gebühren								
	auf die Reisenden			auf das Militär		auf das Eilgut	auf die Frachten		
	für die Fahrt	für das Gepäck	Zusammen	für die Fahrt	für das Gepäck		auf die Partei-Frachten	auf die Militär-Sendungen	Zusammen
	Gulden								
ördliche	1,448.903	209.712	1,658.615	180.302	.	82.166	2,830.305	100.000	2,930.305
idliche, S. I . .	1,072.997	66.233	1,139.230	105.076	.	23.324	1,175.606	.	1,175.606
idliche, S. II .	829.368	142.174	971.542	225.577	.	23.003	2,310.031	19.331	2,329.362
idöstliche . . .	1,383.272	581.610	1,964.882	388.630	.	103.393	3,874.507	78.937	3.953.444
stliche	76.455	15.655	92.110	7.096	.	2.766	226.574	45.261	271.835
mb.-venez. . .	1,473.209	118.257	1,591.466	101.214	.	32.322	594.976	.	594.976
f allen Bahnen zusammen . .	6,284.204	1,133.641	7,417.845	1,007.895	.	266.974	11.011.999	243.529	11,255.528

Die Gebühr für das Gepäcke des Militärs ist theils in der Gebühr für die Fahrt des Militärs, theils in jener für das Gepäcke der Reisenden überhaupt inbegriffen. Die südliche Staatsbahn, Section I, und die lombardisch-venezianischen Bahnen haben die Einnahmen für Militär-Frachten in jene für Partei-Frachten einbezogen, so dass dieselben hier nicht getrennt nachgewiesen werden können.

Wenn man die auf die Reisenden und das Militär entfallenden Ziffern der Einnahmen mit der in der Abtheilung II nachgewiesenen Zahl der beförderten Reisenden und des Militärs, dann die auf das Eilgut und die Frachten entfallenden Ziffern der Einnahmen mit der Zahl der Centner dieser Gegenstände vergleicht, und ermittelt, welcher Betrag der Einnahme auf eine Person und beziehungsweise auf einen Centner entfällt, so ergibt sich folgende Uebersicht:

Auf nachbenannten Bahnen	entfällt von den Porto-Gebühren																	
	auf eine beförderte Person										auf einen beförderten Centner							
	auf 1 Reisenden						auf 1 Mann Militär				des Eilgutes		der Partei-Frachten		der Militär-Sendungen		im Durchschnitte der Frachten	
	für die Fahrt		für das Gepäck		zusammen		für die Fahrt		für das Gepäck									
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Nördliche	1	38	.	14	1	52	1	25	.	.	1	57	.	22	.	38	.	22
Südliche, Section I . .	.	37	.	2	.	39	.	43	.	.	.	53	.	15	.	.	.	15
Südliche, Section II . .	1	20	.	14	1	34	1	16	.	.	.	56	.	23	.	26	.	23
Südöstliche	1	54	.	48	2	42	.	56	.	.	.	31	.	26	.	19	.	26
Oestliche	.	52	.	11	1	3	1	54	.	.	.	57	.	9	.	14	.	9
Lombard.-venez. . . .	.	44	.	4	.	48	.	35	.	.	1	19	.	13	.	.	.	13
Im Durchschnitte aller Bahnen	1	2	.	11	1	13	.	58	.	.	.	49	.	21	.	23	.	21

In Betreff des Militär-Gepäckes und der Militär-Frachten gilt auch hier das früher Bemerkte.

Man ersieht aus obiger Darstellung, dass im Durchschnitte aller Bahnen

von 1 Reisenden für die Fahrt . . . . . 1 fl. 2 kr.
„ das Gepäck . . . . . — „ 11 „
zusammen . 1 fl. 13 kr.

von 1 Mann Militär für die Fahrt . . . . . — „ 58 „
„ 1 Centner Eilgut . . . . . — „ 49 „
„ 1 „ Partei-Fracht . . . . . — „ 21 „
„ 1 „ Militär-Sendung . . . . . — „ 23 „ einging.

Der Durchschnitt für Partei- und Militär-Frachten zusammen stellt sich auf denselben Betrag wie die Partei-Frachten, da im Allgemeinen die Quantität der Militär-Frachten zu gering war, um einen Ausschlag zu geben.

In Gegenüberhaltung der abweichendsten Verhältnisse auf den einzelnen Bahnen ergibt sich Folgendes.

Von den verschiedenen Beförderungen	ergibt sich auf die Einheit der Zahl und Menge					
	die grösste Einnahme			die kleinste Einnahme		
	mit		auf den nachbenannten Bahnen	mit		auf den nachbenannten Bahnen
	fl.	kr.		fl.	kr.	
Von 1 Reisenden für die Fahrt . .	1	54	südöstliche	.	37	südliche, Section I
„ 1 „ „ das Gepäck .	.	48	„	.	2	„
„ 1 „ „ beides . . .	2	42	„	.	39	„
„ 1 Mann Militär für die Fahrt .	1	54	östliche	.	35	lomb.-venez.
„ 1 Centner Eilgut	1	57	nördliche	.	31	südöstliche
„ 1 „ Partei-Fracht . .	.	26	südöstliche	.	9	östliche
„ 1 „ Militär-Fracht . .	.	38	nördliche	.	14	„
„ 1 „ Partei- und Militär-Fracht im Durchschnitte .	.	26	südöstliche	.	9	„

Zieht man die Einnahmen von den Reisenden und vom Militär für die Fahrten und für das Gepäck zusammen, so zeigt sich Folgendes.

Auf nachbenannten Bahnen	betragen die Einnahmen von den Reisenden und vom Militär zusammen		
	für die Fahrt	für das Gepäck	zusammen
	Gulden		
Nördliche	1,629.205	209.712	1,838.917
Südliche, Section I	1,178.073	66.233	1,244.306
Südliche, Section II	1,054.945	142.174	1,197.119
Südöstliche	1,771.902	581.610	2,353.512
Oestliche	83.551	15.655	99.206
Lombardisch-venezianische . .	1,574.423	118.257	1,692.680
Auf allen Bahnen zusammen .	7,292.099	1,133.641	8,425.740

Wenn man diese Ziffern der Einnahmen wieder mit der Zahl der beförderten Personen und mit der Menge des beförderten Gepäckes vergleicht, so entfallen auf die Einheit folgende Beträge.

Auf nachbenannten Bahnen	entfallen von den Porto-Gebühren auf eine beförderte Person					
	für die Fahrt		für d. Gepäck		zusammen	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Nördliche	1	36	.	12	1	48
Südliche, Section I	.	37		2	.	39
Südliche, Section II	1	19	.	11	1	30
Südöstliche	1	33	.	31	2	4
Oestliche	.	55	.	10	1	5
Lombardisch-venezianische . . .	.	43	.	3	.	46
Im Durchschnitte aller Bahnen .	1	1	.	10	1	11

Bei der Gegeneinanderhaltung der abweichendsten Verhältnisse ergibt sich hiernach folgende Uebersicht:

Von den nachbenannten Beförderungen	ergibt sich auf die Einheit der Zahl und Menge					
	die grösste Einnahme			die kleinste Einnahme		
	mit		auf den nachbenannten Bahnen	mit		auf den nachbenannten Bahnen
	fl.	kr.		fl.	kr.	
Von 1 Person für die Fahrt . . .	1	36	nördliche	.	37	südliche, Section I
„ 1 „ „ das Gepäck . .	.	31	südöstliche	.	2	„
„ 1 „ zusammen	2	4	„	.	39	„

Wenn man die Einnahmen von den Reisenden ferner noch in die Beträge zerlegt, welche auf jede der drei Wagen-Classen entfallen, so ergibt sich folgende Darstellung.

Auf nachbenannten Bahnen	ergibt sich die Einnahme von den Reisenden der					
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	I. Classe	II. Classe	III. Classe
	in Gulden			in Percenten von der Einnahme aller drei Classen		
Nördliche	126.671	564.693	757.539	8·7	39·0	52·3
Südliche, Section I	77.868	390.311	604.818	7·3	36·4	56·3
Südliche, Section II	74.165	385.754	369.449	8·9	46·5	44·6
Südöstliche	106.700	716.303	560.269	7·7	51·8	40·5
Oestliche	5.379	29.074	42.002	7·0	38·0	55·0
Lombardisch-venezianische. . . .	76.726	657.943	738.540	5·2	44·7	50·1
Auf allen Bahnen zusammen .	467.509	2,744.078	3,072.617	7·4	43·7	48·9

Bei der südlichen Bahn, Section II, und bei der nördlichen lieferte die I. Wagen-Classe ungefähr 9 Percent, bei der südöstlichen 8, bei der südlichen, Section I, und bei der östlichen 7, und bei den lombardisch-venezianischen Bahnen nur beiläufig 5 Percent der Gesammteinnahme von den Reisenden. Auf der südöstlichen Bahn lieferte die II. Classe über die Hälfte der Gesammteinnahme der Reisenden, die südliche, Section I, hatte rücksichtlich der II. Classe das geringste Ergebniss. Die III. Classe führte auf der nördlichen, südlichen, Section I, östlichen und lombardisch-venezianischen Bahn zu einer grösseren, auf der südlichen, Section II, und der südöstlichen Bahn zu einer kleineren Einnahme als die II. Classe.

Wenn man auch hier wieder die Ziffer der Einnahme mit der Zahl der in den verschiedenen Classen beförderten Reisenden vergleicht, und ermittelt, welcher *Betrag der* Einnahme auf einen Reisenden entfällt, so ergibt sich Folgendes.

Auf nachbenannten Bahnen	entfällt an Einnahme auf einen Reisenden der					
	I. Classe		II. Classe		III. Classe	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Nördliche	7	13	2	29	1	11
Südliche, Section I.	1	39	.	58	.	28
Südliche, Section II	6	24	2	16	.	50
Südöstliche.	4	26	2	27	1	21
Oestliche.	1	36	1	17	.	41
Lombardisch-venezianische . . .	1	57	.	58	.	34
Im Durchschnitte aller Bahnen .	3	16	1	31	.	45

Diese Zahlenverhältnisse gehen natürlich auch hervor, wenn man die in der II. Abtheilung bereits ermittelte Meilenzahl, auf welche im Durchschnitte ein Reisender der verschiedenen Classen befördert wurde, mit dem Einheits-Fahrpreise multiplicirt.

Wenn man bei jeder Bahn die Einnahme von einem Reisenden der III. Classe als Einheit annimmt, so ergibt sich für die beiden anderen Classen folgendes Verhältniss:

	I. Classe,	II. Classe,	III. Classe.
auf der nördlichen Bahn	6·1	: 2·1	: 1
„ „ südlichen „ Section I	3·5	: 2·1	: 1
„ „ „ „ „ II	7·7	: 2·7	: 1
„ „ südöstlichen „	3·3	: 1·8	: 1
„ „ östlichen „	2·3	: 1·9	: 1
„ „ lomb.-venez. „	3·4	: 1·7	: 1
im Durchschnitte aller Bahnen .	4·4	: 2·0	: 1

Im Verhältnisse zum Ertrage von einem Reisenden der III. Classe war daher sowohl der Ertrag von den Reisenden der II. als der I. Classe auf der südlichen Bahn, Section II, am grössten. Am kleinsten ergab er sich von der II. Classe auf den lombardisch-venezianischen Bahnen und von der I. Classe auf der östlichen Bahn.

Wenn auch, wie so eben gezeigt wurde, die Einnahme von einem Reisenden der II. Classe das Doppelte und von einem Reisenden der I. Classe mehr als das Vierfache der Einnahme von einem Reisenden der III. Classe ausmacht, so ist doch, wenn man den Ertrag im Allgemeinen in Betrachtung zieht, die I. Wagen-Classe von geringer Bedeutung, und es würde sich nachweisen lassen, dass, wenn keine I. Classe bestanden hätte und alle Reisenden dieser Classe die II. Classe benützt und bezahlt haben würden, daraus kein Verlust für die Verwaltung hervorgegangen wäre. Die todte Last, welche wegen der oft sehr wenig besetzten I. Classe transportirt werden muss, und Alles, was mit diesem Transporte zusammenhängt,

verursacht unstreitig so viele Auslagen, als der Unterschied der Einnahme nach der Gebühr für die I. Classe gegen jene der II. Classe beträgt. Diess wird erklärlich, wenn man bedenkt, dass bei der Personen-Beförderung das Verhältniss des eigenen Gewichtes der Wagen zu dem Gewichte der Reisenden eine wichtige Rolle spielt und um so nachtheiliger wird, je weniger die Wagen besetzt sind.

Wenn man mit den für die Fahrten der Reisenden erzielten Einnahmen die Meilenzahl, auf welche die Fahrten benützt wurden, in Vergleichung stellt, so ergibt sich, dass im Durchschnitte aller Classen für eine Meile Fahrt bezahlt wurde:

auf der nördlichen Bahn	10·53 kr.
„ „ südlichen „ Section I	10·35 „
„ „ „ „ „ II	10·78 „
„ „ südöstlichen „	10·87 „
„ „ östlichen „	10·39 „
„ „ lomb.-venez. „	11·48 „
im Durchschnitte aller Bahnen . .	10·82 kr.

Das sich hier zeigende Verhältniss, nach welchem im Durchschnitte aller Wagen-Classen zusammen jeder Reisende für die Meile Fahrt auf den verschiedenen Bahnen beinahe denselben Betrag, nämlich 10 bis 11 kr., bezahlte, ist ein auffallendes. Es ist der Ausdruck eines tief begründeten Gesetzes, welches sich natürlich nach dem jeweiligen Tarife gestaltet, wobei erwähnt werden kann, dass schon vor mehr als 10 Jahren auf sämmtlichen österreichischen Bahnen, bei nicht unbedeutender Verschiedenheit des Tarifes, gleichwohl dasselbe Ergebniss von 10 bis 11 kr. für eine Meile zum Vorscheine kam.

Wenn man die Zahl der beförderten Reisenden, die von denselben zurückgelegten Reisemeilen und die dafür eingegangenen Transports-Gebühren nach den drei verschiedenen Wagen-Classen mit einander vergleicht, was mit Zuhilfnahme der schon bei den früheren Erörterungen dargestellten Verhältnisszahlen geschehen kann, so ergibt sich Folgendes.

Auf die Wagen-Classen	entfallen		
	von der Gesammtzahl der Reisenden	von der Gesammtzahl der Reisemeilen	von den Gesammt-Transports-Gebühren
	in Percenten		
I. Classe . . .	2·4	4·0	7·4
II. „ . . .	29·6	38·7	43·7
III. „ . . .	68·0	57·3	48·9

Hiernach ist also der Antheil, welchen die I. Wagen-Classe an der Einnahme hatte, mehr als 3mal und jener der II. Classe $1\frac{1}{2}$mal so gross, als der Antheil, welchen diese Classen an der Zahl der Reisenden nahmen. Bei der III. Wagen-Classe ist jedoch der Antheil an der Einnahme um mehr als $\frac{1}{4}$ geringer, als der Antheil, welchen diese Classe an der Zahl der Reisenden hatte.

Der Antheil, welchen die I. Classe an der Einnahme hatte, ist nahezu 2mal so gross und jener der II. Classe nahezu um $\frac{1}{5}$ grösser, als der Antheil dieser Classen an den Reisemeilen. Bei der III. Classe ist jedoch der Antheil an der Einnahme um etwas mehr als $\frac{1}{7}$ kleiner, als der Antheil an den Reisemeilen.

Dieser Verhältnisse ungeachtet ist aber die III. Classe, selbst rücksichtlich der Einnahmen, diejenige, welche den Ausschlag gibt; denn sie lieferte nahezu die Hälfte der Gesammteinnahmen von den Reisenden.

Ausgaben.

Die Ausgaben lassen sich nicht nach denselben Unterscheidungen, nämlich nach dem Zwecke der Personen- und Sachen-Beförderungen, vertheilen und mit der Menge der beförderten Personen oder Sachen vergleichen, wie diess bei den Einnahmen geschehen ist; sie werden daher hier übergangen und kommen erst später bei der Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel und beziehungsweise bei der Erörterung einzelner specieller Ausgabs-Posten in nähere Betrachtung.

d. Einnahmen einzelner Bahnstrecken und Stationen, dann Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.

Nach Bahnstrecken.

Wenn man, wie es bei der Betrachtung über die Menge des Verkehres geschehen ist, auch hier von den Hauptstationen absieht, und nur die zwischen diesen liegenden Stationen sowie die Länge der Bahnstrecken von einer Hauptstation zur anderen berücksichtigt, so ergibt sich auf Grundlage des bereits vorausgeschickten Ausweises über die Einnahmen der einzelnen Stationen Folgendes.

Auf nachbenannten

für die nachbenannten Transporte	die kleinste Einnahme					die nächst grössere Einnahme				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten von der Gesammt-Einnahme auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			in Percenten von der Gesammt-Einnahme auf 1 Bahnmeile
		zusammen	bei welchen keine Einnahme stattfand	bei welchen d. Einnahme nicht 1% d. Gesammt-Einnahme erreichte			zusammen	bei welchen keine Einnahme stattfand	bei welchen d. Einnahme nicht 1% d. Gesammt-Einnahme erreichte	
Auf der nördlichen Bahn										
Bei d. Personen-Verkehre	Olmütz und Trübau	9	.	8	0·37	Brünn und Trübau	9	.	8	0·37
Bei dem Frachtenverkehre	Brünn und Trübau	9	1	7	0·24	Olmütz und Trübau	9	3	5	0·41
Bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre	Brünn und Trübau	9	.	8	0·21	Olmütz und Trübau	9	.	8	0·38
Auf der südlichen Bahn, Section I										
Bei d. Personen-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·11	Neustadt u. Oedenburg	8	.	8	0·19
Bei dem Frachtenverkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·08	Neustadt u. Oedenburg	8	1	7	0·09
Bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·09	Neustadt u. Oedenburg	8	.	8	0·14
Auf der südlichen Bahn, Section II										
Bei d. Personen-Verkehre	Cilli und Laibach	11	.	10	0·48	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	12	0·75
Bei dem Frachtenverkehre	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	12	0·49	Cilli und Laibach	11	.	10	0·64
Bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre	Cilli und Laibach	11	.	10	0·56	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	12	0·62
Auf der südöstlichen Bahn										
Bei d. Personen-Verkehre	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·24	Pest und Szolnok	8	.	7	0·26
Bei dem Frachtenverkehre	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·24	Pressburg und Pest	19	4	12	0·28
Bei dem Personen- u. Frachten-Verkehre	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·24	Pressburg und Pest	19	.	16	0·35

Bahnen hatten

die noch grössere Einnahme					die grösste Einnahme				
die Stationen				in Percenten von der Gesammt-Einnahme auf 1 Bahnmeile	die Stationen				in Percenten von der Gesammt-Einnahme auf 1 Bahnmeile
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl zusammen	in der Zahl bei welchen keine Einnahme stattfand	in der Zahl bei welchen d. Einnahme nicht 1% d. Gesammt-Einnahme erreichte		zwischen den Hauptstationen	in der Zahl zusammen	in der Zahl bei welchen keine Einnahme stattfand	in der Zahl bei welchen d. Einnahme nicht 1% d. Gesammt-Einnahme erreichte	
Auf der nördlichen Bahn									
Prag und Bodenbach	13	.	9	0·70	Trübau und Prag	15	.	10	0·86
Prag und Bodenbach	13	2	6	0·52	Trübau und Prag	15	4	9	0·74
Prag und Bodenbach	13	.	8	0·58	Trübau und Prag	15	.	12	0·78
Auf der südlichen Bahn, Section I									
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	.	12	4·22
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	4	16	2·88
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien und Gloggnitz	24	.	17	3·55
Auf der südlichen Bahn, Section II									
. . . .	.	. .	. .	. .	Gratz und Cilli	13	.	8	0·82
. . . .	. .	. .	. .	. .	Gratz und Cilli	13	.	8	0·66
. . . .	. .	. .	. .	. .	Gratz und Cilli	13	.	8	0·74
Auf der südöstlichen Bahn									
. . . .	. .	. .	. .	. .	Pressburg und Pest	19	.	15	0·42
. . . .	. .	. .	. .	. .	Pest und Szolnok	8	.	5	1·54
. . . .	. .	. .	. .	. .	Pest und Szolnok	8	.	5	0·90

Auf der östlichen Bahn hatten die Zwischenstationen:

Krzeszowice

die kleinste Einnahme im Verhältnisse zur Gesammteinnahme

bei dem Personen-Verkehre . . . . . mit 4·41 Percent,
„ „ Frachtenverkehre . . . . . „ 1·91 „
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . . „ 3·16 „

Szczakowa

die grösste Einnahme im Verhältnisse zur Gesammteinnahme

bei dem Personen-Verkehre . . . . . mit 6·27 Percent,
„ „ Frachtenverkehre . . . . . „ 7·39 „
„ „ Personen- und Frachten-Verkehre . . . „ 6·83 „

Es ist hierzu noch zu bemerken:

Bei dem Personen-Verkehre.

Auf der nördlichen Bahn gaben zwischen Trübau und Prag die Stationen Pardubic und Kolin den Ausschlag, denn erstere war mit 4·99, letztere mit 3·14 Percent an der Gesammteinnahme betheiligt.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, zwischen Wien und Glogguitz gaben die Stationen Meidling, Mödling, Baden, Wr.-Neustadt den Ausschlag, denn

Meidling war mit . . . . . 5·65 Percent,
Mödling „ „ . . . . . 3·77 „
Baden „ „ . . . . . 9·72 „
Wr.-Neustadt „ „ . . . . . 6·62 „

an der Gesammteinnahme betheiligt.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section II, zwischen Gratz und Cilli gaben die Stationen Marburg und Pöltschach den Ausschlag, denn erstere war mit 4·88 Percent, letztere mit 2·94 Percent an der Gesammteinnahme betheiligt.

Auf der südöstlichen Bahn zwischen Pressburg und Pest gaben die Stationen Neuhäusel und Waitzen den Ausschlag, denn erstere war mit 2·25 Percent, letztere mit 2·45 Percent an der Gesammteinnahme betheiligt.

Bei dem Frachtenverkehre.

Auf der nördlichen Bahn gaben zwischen Trübau und Prag die Stationen Pardubic und Kolin den Ausschlag, denn erstere war mit 5·17 Percent, letztere mit 4·89 Percent betheiligt.

Auf der südlichen Bahn, Section I, gaben zwischen Wien und Gloggnitz die Stationen Meidling und Wr.-Neustadt den Ausschlag, denn erstere war mit 7·58 Percent, letztere mit 5·03 Percent betheiligt.

Auf der südlichen Bahn, Section II, zwischen Gratz und Cilli, gaben die Stationen Marburg und Kranichsfeld den Ausschlag, denn erstere war mit 3·91, letztere mit 3·14 Percent betheiligt.

Auf der südöstlichen Staatsbahn, zwischen Pest und Szolnok, gaben die Stationen Steinbruch und Vecsés den Ausschlag, denn erstere Station war mit 3·72, letztere mit 14·63 Percent an der Gesammteinnahme betheiligt.

Bei dem Personen- und Frachten-Verkehre zusammen.

Bei der nördlichen Bahn tritt nach der vorstehenden Tabelle dieselbe Reihenfolge, wie bei dem Frachtenverkehre, ein, woraus folgt, dass auf dieser Bahn der Frachtenverkehr den Ausschlag gegeben habe.

Auf der südlichen Staatsbahn, Section I, findet sowohl mit der Reihenfolge des Personen- als auch des Frachtenverkehres eine Uebereinstimmung Statt.

Die südliche Staatsbahn, Section II, folgt der Reihenfolge des Personen-Verkehres, die südöstliche der des Frachtenverkehres. Auf der südlichen, Section I, war in der Strecke Wien-Gloggnitz der Personen-Verkehr, auf der südöstlichen in der Strecke Pest-Szolnok der Frachtenverkehr besonders lebhaft.

Wenn man die Reihenfolgen mit einander in Vergleichung stellt, welche die Einnahmen und Verkehrsmengen der verschiedenen Bahnstrecken bilden, so ergibt sich folgende Darstellung.

An den Einnahmen und am Verkehre	waren									
	am wenigsten					mehr				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile
		zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1 % d. Gesammtheit erreichte			zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1 % d. Gesammtheit erreichte	
Auf der nördlichen Bahn										
Bei d. Personen-Verkehre.										
Einnahme	Olmütz und Trübau	9	.	8	0·37	Brünn und Trübau	9	.	8	0·37
Verkehr	Brünn und Trübau	9	.	7	0·58	Olmütz und Trübau	9	.	6	0·66
Bei d. Frachtenverkehre.										
Einnahme	Brünn und Trübau	9	1	7	0·24	Olmütz und Trübau	9	3	5	0·41
Verkehr	Brünn und Trübau	9	1	4	0·72	Trübau und Prag	15	4	4	0·80
Auf der südlichen Bahn, Section I										
Bei d. Personen-Verkehre.										
Einnahme	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·11	Neustadt u. Oedenburg	8	.	8	0·19
Verkehr	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·08	Neustadt u. Oedenburg	7	.	7	0·20
Bei d. Frachtenverkehre.										
Einnahme	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·08	Neustadt u. Oedenburg	8	1	7	0·09
Verkehr	Neustadt u. Oedenburg	8	1	7	0·12	Gloggnitz u. Mürzzuschlag	6	.	6	0·13
Auf der südlichen Bahn, Section II										
Bei d. Personen-Verkehre.										
Einnahme	Cilli und Laibach	11	.	10	0·48	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	12	0·75
Verkehr	Cili und Laibach	11	.	8	0·87	Gratz und Cilli	13	.	6	1·15
Bei d. Frachtenverkehre.										
Einnahme	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	12	0·49	Cilli und Laibach	11	.	10	0·64
Verkehr	Gratz und Cilli	13	.	8	0·97	Mürzzuschlag und Gratz	13	.	11	1·23

betheiligt

noch mehr					am meisten				
die Stationen					die Stationen				
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile
	zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte			zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte	
Auf der nördlichen Bahn									
Prag u. Bodenbach	13	.	9	0·70	Trübau und Prag	15	.	10	0·86
Trübau und Prag	15	.	9	0·94	Prag u. Bodenbach	13	.	5	1·11
Prag u. Bodenbach	13	2	6	0·52	Trübau und Prag	15	4	9	0·74
Prag u. Bodenbach	13	2	7	0·89	Olmütz und Trübau	9	3	2	1·11
Auf der südlichen Bahn, Section I									
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien u. Gloggnitz	24	.	12	4·22
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien u. Gloggnitz	24	.	11	5·87
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien u. Gloggnitz	24	4	16	2·88
. . . .	. .	. .	. .	. .	Wien u. Gloggnitz	24	5	11	2·67
Auf der südlichen Bahn, Section II									
. . . .	. .	. .	. .	. .	Gratz und Cilli	13	.	8	0·82
. . . .	. .	. .	. .	. .	Gratz und Mürzzuschlag	13	.	6	1·54
. . . .	. .	. .	. .	. .	Gratz und Cilli	13	.	8	0·66
. . . .	. .	. .	. .	. .	Cilli und Laibach	11	.	8	1·53

An den Einnahmen und am Verkehre	waren									
	am wenigsten					mehr				
	die Stationen					die Stationen				
	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile
		zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte			zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte	
Auf der südöstlichen Bahn										
Bei d. Personen-Verkehre.										
Einnahme	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·24	Pest und Szolnok	8	.	7	0·26
Verkehr	Czegléd und Szegedin	4	.	1	0·32	Pest und Szolnok	8	.	6	0·56
Bei d. Frachtenverkehre.										
Einnahme	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·24	Pressburg und Pest	19	4	12	0·28
Verkehr	Czegléd und Szegedin	4	.	2	0·25	Pressburg und Pest	19	4	10	0·48

Auf der östlichen Bahn ergibt sich, dass

	am wenigsten betheiligt war die Zwischenstation			am meisten betheiligt war die Zwischenstation		
bei dem Personen-Verkehre						
Einnahme:	Krzeszowice	mit 4·41	Percent,	Trzebinia	mit 6·84	Percent,
Verkehr:	„	„ 9·04	„	Szczakowa	„ 33·49	„
bei dem Frachtenverkehre						
Einnahme:	Krzeszowice	mit 1·91	Percent,	Szczakowa	mit 7·39	Percent,
Verkehr:	„	„ 3·47	„	„	„ 16·33	„

Wenn man bei den vorstehenden den Personen-Verkehr betreffenden Vergleichungen von dem geringfügigen Einflusse absieht, welchen etwa die Erträgnisse für die mit Personen-Zügen ausgeführten Sachen-Transporte und für Separat-Züge auf die Verhältnisse der Einnahmen ausgeübt haben, so geht aus dieser Darstellung hervor, dass sowohl hinsichtlich der Personen als Frachten nicht in allen jenen Stationen einer Bahn, auf welchen der Verkehr grösser als in einer anderen Strecke war, sich auch eine grössere Einnahme ergeben hat, woraus folgt, dass auf jenen Strecken, in welchen die Einnahmen gegen den Verkehr zurücktreten, die Personen und beziehungsweise die Frachten entweder den Classen mit niedrigeren Gebühren angehörten oder aber auf kürzere Entfernungen transportirt wurden.

Es zeigt sich auch, dass sowohl bei den Personen als Frachten in den meisten Strecken der verschiedenen Bahnen die Ziffern des Antheils an den Einnahmen

betheiligt										
noch mehr					am meisten					
die Stationen					die Stationen					
zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile	zwischen den Hauptstationen	in der Zahl			mit Percenten der Gesammtheit auf 1 Bahnmeile	
	zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte			zusammen	bei welchen keine Einnahme und kein Verkehr stattfand	bei welchen die Einnahme oder d. Verkehr nicht 1% d. Gesammtheit erreichte		
Auf der südöstlichen Bahn										
. . . .	. .	. .	. .	. .	Pressburg und Pest	19	.	15	0·42	
. . . .	. .	. .	. .	. .	Pressburg und Pest	19	.	14	0·61	
. . . .	. .	. .	.	. .	Pest und Szolnok	8	.	5	1·54	
. . .	. .	. .	. .	.	Pest und Szolnok	8	.	5	2·01	

kleiner sind als die Ziffern des Antheils an der Menge des Verkehres, woraus folgt, dass im Allgemeinen die Personen und Frachten der Zwischenstationen entweder den Classen mit niedrigeren Gebühren angehörten oder auf kürzere Strecken befördert wurden, als jene der Hauptstationen. Eine Ausnahme hiervon macht nur auf der südlichen Staatsbahn, Section I, die Strecke Gloggnitz-Mürzzuschlag bezüglich des Personen-Verkehres und die Strecke Wien-Gloggnitz bezüglich des Frachten-Verkehres, bei welchen beiden der Percent-Antheil an der Einnahme grösser als der Percent-Antheil an der Menge ist.

Nach Stationen.

Wenn man bei dem Personen-Verkehre die Einnahmen der Endstationen mit der Gesammteinnahme jeder Bahn in Vergleichung zieht, so ergibt sich, dass

auf der nördlichen Bahn

Brünn mit 9·04 Percent die Station Bodenbach mit 6·56 Percent,
ferner „ „ Olmütz „ 2·76 „ übertrifft;

auf der südlichen Bahn, Section I.

Wien mit 36·50 Percent die Station Laxenburg mit 1·18 Percent, ferner
„ „ Oedenburg „ 3·83 „ und
„ „ Mürzzuschlag „ 0·84 „ übertrifft;

auf der südlichen Bahn, Section II,

Laibach mit 25·17 Percent die Station Mürzzuschlag mit 21·34 Percent übertrifft;

auf der südöstlichen Bahn

Pressburg mit 9·28 Percent die Station Szegedin mit 5·25 Percent und
„ „ Szolnok „ 5·09 „ übertrifft; und

auf der östlichen Bahn

Krakau mit 46·44 Percent die Station Szczakowa mit 6·27 Percent übertrifft.

Im Zusammenhalte mit der diessfälligen die Zahl der Reisenden der Endstationen betreffenden Vergleichung ergibt sich im Allgemeinen nur der Unterschied, dass auf der nördlichen Bahn in der Zahl der Reisenden die Station Bodenbach selbst der Station Olmütz nachsteht, woraus hervorgeht, dass, wenn man auch hier wieder von dem geringfügigen Einflusse absieht, welchen der Ertrag der mit Personen-Zügen ausgeführten Sachen-Transporte auf die Verhältnisse der Einnahmen ausübte, die Reisenden von Bodenbach die Bahn auf längere Strecken und beziehungsweise in besseren Wagen-Classen benützten, als jene von Olmütz.

Insbesondere ergibt sich auf der südlichen Bahn, Section II, die Einnahme der beiden Endstationen in Vergleichung zur Zahl der Reisenden sehr gross, daher müssen die Reisenden dieser Stationen verhältnissmässig die Bahn auf sehr lange Strecken und beziehungsweise in besseren Wagen-Classen benützt haben, und wahrscheinlich wird beides zugleich der Fall gewesen sein.

Wenn man schliesslich bei den 4 Hauptbahnen die Einnahmen in den Stationen der Hauptstädte der verschiedenen Kronländer betrachtet, so ergibt sich, dass im Verhältnisse zur Gesammteinnahme Pest die grösste Einnahme mit 40·15 Percent hatte, dann Wien mit 36·50 Percent, Prag mit 33·54 Percent, Laibach mit 25·17 Percent, Gratz mit 21·21 Percent, endlich Brünn mit 9·04 Percent folgte.

Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die nördliche Staatsbahn von Brünn aus den Verkehr nur in einer Richtung hatte, zeigt sich, dass, wenn der Verkehr in der anderen Richtung, nämlich auf der privilegirten Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, nicht einen grösseren Ertrag lieferte, die Gesammteinnahme von Brünn jener von Prag erheblich nachstehen würde.

Im Zusammenhalte mit der die Zahl der Reisenden betreffenden diessfälligen Vergleichung ergibt sich, dass die Zahl der Reisenden von Prag mehr als doppelt so gross war, als jene von Brünn, während die Einnahmen von Prag fast das 4fache jener von Brünn erreichen.

Ein ähnliches Verhältniss, wie zwischen Prag und Brünn, zeigt sich zwischen Laibach und Gratz. Es geht daraus hervor, dass die Reisenden von Prag und von Laibach die Bahn auf längere Strecken und beziehungsweise in besseren Wagen-Classen benützten, als die Reisenden von Brünn und Gratz. Dieser Umstand hat bei Laibach in einem vorzüglichen Grade stattgefunden.

e. Einnahmen in verschiedenen Zeit-Perioden und Vergleichung mit dem Verkehre nach der Menge.

Die Einnahmen sind im Laufe des Jahres auf den einzelnen Bahnen ebenso wenig wie die Menge des Verkehres fortwährend gleich geblieben.

Wenn man, um diese Veränderungen zu übersehen, die Einnahmen bei dem Personen- und Frachten-Verkehre abgesondert in Betrachtung zieht, so ergibt sich folgende Uebersicht.

Bei dem Personen-Verkehre.

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen eingenommen worden						
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lomb.-venez.	auf allen Bahnen zusammen
	Gulden						
November 1853	108.317	56.651	76.961	132.482	5.807	115.385	495.603
December „	84.995	43.925	49.467	86.944	4.842	85.681	355.854
Januar 1854	70.360	39.964	42.014	75.529	3.998	83.083	314.948
Zusammen im 1. Quartale	263.672	140.540	168.442	294.955	14.647	284.149	1,166.405
Februar 1854	78.829	40.374	43.205	86.404	4.053	79.019	331.884
März „	107.281	56.317	70.392	178.312	4.859	105.893	523.054
April „	134.178	87.948	97.359	161.448	6.627	112.841	600.401
Zusammen im 2. Quartale	320.288	184.639	210.956	426.164	15.539	297.753	1,455.339
Mai 1854	159.739	108.202	103.006	186.320	7.105	135.995	700.367
Juni „	188.875	137.090	103.775	190.015	7.997	160.033	787.785
Juli „	175.697	155.420	110.387	167.954	8.618	169.724	787.800
Zusammen im 3. Quartale	524.311	400.712	317.168	544.289	23.720	465.752	2,275.952
August 1854 . . .	185.821	172.887	120.032	185.881	9.100	179.060	852.781
September „ . . .	190.446	176.933	140.079	164.542	11.870	178.506	862.376
October „ . . .	144.667	102.362	98.268	156.071	8.675	169.203	679.246
Zusammen im 4. Quartale	520.934	452.182	358.379	506.494	29.645	526.769	2,394.403
Zusammen im 1. Semester	583.960	325.179	379.398	721.119	30.186	581.902	2,621.744
Zusammen im 2. Semester	1,045.245	852.894	675.547	1,050.783	53.365	992.521	4,670.355
Zusammen im ganz. Jahre	1,629 205	1,178.073	1,054.945	1.771.902	83.551	1,574.423	7,292.099

Den Betrag des 1. Quartales auf jeder Bahn als Einheit angenommen, ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisse, und stellen sich gegenüber den schon früher in derselben Weise aufgeführten Verhältnissen der Personen-Zahl dar, wie folgt:

	Verhältnisse der Einnahme.	Verhältnisse der Personen-Zahl.
auf der nördlichen Bahn . .	1 : 1·21 : 1·99 : 1·98	1 : 1·22 : 1·93 : 1·88
„ „ südlichen „ S. I,	1 : 1·31 : 2·85 : 3·22	1 : 1·27 : 3·31 : 3·21
„ „ „ „ S. II,	1 : 1·25 : 1·88 : 2·13	1 : 1·24 : 1·67 : 1·72
„ „ südöstlichen Bahn .	1 : 1·44 : 1·85 : 1·72	1 : 1·58 : 2·06 : 1·55
„ „ östlichen „ . .	1 : 1·06 : 1·62 : 2·02	1 : 1·12 : 1·60 : 1·70
„ „ lomb.-venez. „ . .	1 : 1·05 : 1·64 : 1·85	1 : 1·07 : 1·46 : 1·69
auf allen Bahnen zusammen .	1 : 1·25 : 1·95 : 2·05	1 : 1·23 : 2·00 : 1·98

Nach der Zunahme der Einnahmen reihen sich die Quartale in folgender Ordnung und stellen sich gegenüber der Reihenfolge bei der Personen-Zahl dar, wie folgt:

	Reihenfolge bei der Einnahme.	Reihenfolge bei d. Personen-Zahl.
auf der nördlichen Bahn . .	das 1. 2. 4. 3. Quartal,	1. 2. 4. 3. Quartal,
„ „ südlichen „ S. I,	„ 1. 2. 3. 4. „	1. 2. 4. 3. „
„ „ „ „ S. II,	„ 1. 2. 3. 4. „	1. 2. 3. 4. „
„ „ südöstlichen „ . . .	„ 1. 2. 4. 3. „	1. 4. 2. 3. „
„ „ östlichen „ . . .	„ 1. 2. 3. 4. „	1. 2. 3. 4. „
„ „ lomb.-venez. „ . . .	„ 1. 2. 3. 4. „	1. 2. 3. 4. „
auf allen Bahnen zusammen .	das 1. 2. 3. 4. Quartal,	1. 2. 4. 3. Quartal.

Im 4. Quartale waren also die Einnahmen beim Personen-Verkehre sowohl auf allen Bahnen zusammengenommen, als auch auf den einzelnen Bahnen, mit Ausnahme der nördlichen und südöstlichen, am grössten; auf den letzteren beiden Bahnen waren sie jedoch im 3. Quartale am grössten. Am kleinsten waren sie bei allen Bahnen im 1. Quartale, und nahmen nach der Reihe der Quartale zu, mit Ausnahme der nördlichen und südöstlichen Bahn, bei welchen im 4. Quartale eine kleinere Einnahme erzielt wurde als im 3. Quartale.

Bei den Betrachtungen über die Personen-Zahl zeigte sich jedoch eine continuirliche Zunahme nur auf der südlichen, Section II, auf der östlichen und auf den lombardisch-venezianischen Bahnen.

Auf allen Bahnen war im 1. Quartale die Personen-Beförderung am geringsten, hierauf folgte das 2. Quartal mit etwas mehr Frequenz, mit Ausnahme der südöstlichen Bahn, welche im 4. Quartale eine geringere Frequenz hatte als im 2. und 3. Die grösste Frequenz fand auf der südlichen, Section II, auf der östlichen und auf den lombardisch-venezianischen Bahnen im vierten, auf den übrigen Bahnen im dritten Quartale Statt.

Auf der nördlichen, südlichen, Section II, östlichen und den lombardisch-venezianischen Bahnen hat die Vermehrung der Einnahme mit der Zunahme der Personen-Zahl gleichen Schritt gehalten.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester in Betrachtung zieht, so ergibt sich auf allen Bahnen, wie bei der Zahl der Personen, auch bei den Einnahmen eine Vermehrung im zweiten Semester gegen das erste Semester, und in Vergleichung zur Vermehrung der Personen-Zahl stellt sich dieselbe dar, wie folgt.

Die Einnahme erhöhte sich:

auf der	nördlichen	Bahn		im	2.	Semester	auf	das	1·79	fache	des	1.	Semesters,
„	südlichen	„	S. I,	„	„	„	„	„	2·62	„	„	„	„
„	„	„	S. II,	„	„	„	„	„	1·78	„	„	„	„
„	südöstlichen	„		„	„	„	„	„	1·46	„	„	„	„
„	östlichen	„		„	„	„	„	„	1·77	„	„	„	„
„	lomb.-venez.	„		„	„	„	„	„	1·71	„	„	„	„

auf allen Bahnen zusammen im 2. Semester auf das 1·78fache des 1. Semesters.

Die Zahl der Personen erhöhte sich:

auf der	nördlichen	Bahn		im	2.	Semester	auf	das	1·72	fache	des	1.	Semesters,
„	südlichen	„	S. I,	„	„	„	„	„	2·88	„	„	„	„
„	„	„	S. II,	„	„	„	„	„	1·53	„	„	„	„
„	südöstlichen	„		„	„	„	„	„	1·40	„	„	„	„
„	östlichen	„		„	„	„	„	„	1·57	„	„	„	„
„	lomb.-venez.	„		„	„	„	„	„	1·52	„	„	„	„

auf allen Bahnen zusammen im 2. Semester auf das 1·79fache des 1. Semesters.

Auf allen Bahnen zusammengenommen hat sonach die Vermehrung der Einnahme mit der Zunahme der Personen-Zahl im Durchschnitte beider Semester fast gleichen Schritt gehalten.

Auf der südlichen Bahn, Section I, überwog die Zunahme der Personen-Zahl die Vermehrung der Einnahme um 0·26. Auf den übrigen Bahnen überwog dagegen die Vermehrung der Einnahmen die Zunahme der Personen-Zahl und zwar:

bei	der	nördlichen	Bahn	.	.	.	.	.	.	.	.	um 0·07
„	„	südlichen	„	Section II	.	.	.	.	.	.	.	„ 0·25
„	„	südöstlichen	„	.	.	.	.	.	.	.	.	„ 0·06
„	„	östlichen	„	.	.	.	.	.	.	.	.	„ 0·20
„	„	lomb.-venez.	„	.	.	.	.	.	.	.	.	„ 0·19

In dem angegebenen Verhältnisse hat daher auf der südlichen Bahn, Section I, die Benützung auf grössere Länge und beziehungsweise in besseren Wagen-Classen abgenommen und auf den anderen Bahnen zugenommen.

Bei dem Frachtenverkehre.

In den nachbenannten Zeit-Perioden	sind auf nachbenannten Bahnen eingenommen worden						
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lomb.-venez.	auf allen Bahnen zusammen
	Gulden						
November 1853	256.496	77.457	210.005	406.728	16.201	39.232	1,006.119
December „	228.774	70.790	210.373	338.781	17.126	34.931	900.775
Januar 1854	202.781	70.229	197.812	331.279	16.658	48.758	867.517
Zusammen im 1. Quartale	688.051	218.476	618.190	1,076.788	49.985	122.921	2,774.411
Februar 1854	207.999	70.029	202.623	184.813	14.856	32.905	713.225
März „	247.049	79.564	211.855	391.740	18.122	42.968	991.298
April „	226.635	71.558	194.788	318.067	16.342	43.123	870.513
Zusammen im 2. Quartale	681.683	221.151	609.266	894.620	49.320	118.996	2,575.036
Mai 1854	233.482	76.310	188.651	336.419	15.971	72.634	923.467
Juni „	214.050	66.676	176.318	337.090	20.701	67.089	881.924
Juli „	275.771	80.057	175.488	321.524	28.600	79.798	961.238
Zusammen im 3. Quartale	723.303	223.043	540.457	995.033	65.272	219.521	2,766.629
August 1854	245.163	104.134	169.238	299.734	27.801	46.640	892.710
September 1854	281.796	109.311	182.850	349.657	45.075	41.371	1,010.060
October „	310.309	126.386	209.361	337.612	34.382	45.527	1,063.577
Zusammen im 4. Quartale	837.268	339.831	561.449	987.003	107.258	133.538	2,966.347
Zusammen im 1. Semester	1,369.734	439.627	1,227.456	1,971.408	99.305	241.917	5,349.447
Zusammen im 2. Semester	1,560.571	562.874	1,101.906	1,982.036	172.530	353.059	5,732.976
Zusammen im Verwaltungs-Jahre	2,930.305	[1] 1,002.501	2,329.362	3,953.444	271.835	594.976	11,082.423

Den Betrag des 1. Quartales bei jeder Bahn wieder als Einheit angenommen, ergeben sich nach der Reihenfolge der Quartale nachstehende Verhältnisse, und sie stellen sich gegenüber den schon früher in derselben Weise dargestellten Verhältnissen der Frachtenmengen dar, wie folgt:

	Verhältnisse der Einnahmen.	Verhältnisse der Frachtenmenge.
auf der nördlichen Bahn	1 : 0·99 : 1·05 : 1·22	1 : 0·86 : 0·94 : 1·06
„ „ südlichen „	S. I, 1 : 1·01 : 1·02 : 1·56	1 : 1·02 : 1·14 : 1·19
„ „ „ „	S. II, 1 : 0·99 : 0·87 : 0·91	1 : 1·02 : 1 09 : 0·93
„ „ südöstlichen „	1 : 0·83 : 0·92 : 0·92	1 : 0·92 : 1·02 : 0·90
„ „ östlichen „	1 : 0·99 : 1·31 : 2·15	1 : 1·07 : 1·22 : 1·56
„ „ lomb.-venez. „	1 : 0·97 : 1·78 : 1·09	1 : 1·12 : 1·71 : 1·10
auf allen Bahnen zusammen	1 : 0·93 : 0·99 : 1·07	1 : 0·96 : 1·09 : 1·03

[1]) Bei der südlichen Bahn, Section I, ist zu obiger Einnahme noch der Gewinn beim Frachten-Transporte über den Semmering auf der Poststrasse mit 173.105 fl. hinzuzurechnen.

Nach der Zunahme der Einnahmen reihen sich die Quartale in folgender Ordnung und stellen sich gegenüber der Reihenfolge bei der Frachtenmenge folgendermassen dar:

	Reihenfolge bei d. Einnahmen.	Reihenfolge bei d. Frachtenmenge.
auf der nördlichen Bahn . .	das 2. 1. 3. 4. Quartal,	das 2. 3. 1. 4. Quartal,
„ „ südlichen „ S. I,	„ 1. 2. 3. 4. „	„ 1. 2. 3. 4. „
„ „ „ „ S. II,	„ 3. 4. 2. 1. „	„ 4. 1. 2. 3. „
„ „ südöstlichen „ . .	„ 2. 4. 3. 1. „	„ 4. 2. 1. 3. „
„ „ östlichen „ . .	„ 2. 1. 3. 4. „	„ 1. 2. 3. 4. „
„ „ lomb.-venez. „ . .	„ 2. 1. 4. 3. „	„ 1. 4. 2. 3. „
auf allen Bahnen zusammen	das 2. 3. 1. 4. Quartal,	das 2. 1. 4. 3. Quartal.

Die Einnahme beim Frachtenverkehre war also im 2. Quartale, mit Ausnahme der beiden südlichen Bahnen, am kleinsten; auf der südlichen, Section I, war die kleinste Einnahme im 1., auf der südlichen, Section II, im 3. Quartale. Die grösste Einnahme zeigte sich im 4. Quartale auf der nördlichen, der südlichen, Section I, der östlichen und auf allen Bahnen zusammengenommen; auf der südlichen, Section II, und auf der südöstlichen war die grösste Einnahme im 1. Quartale, auf den lombardisch-venezianischen Bahnen dagegen im 3. Quartale.

Eine continuirliche Zunahme in den Einnahmen beim Frachtenverkehre hat bloss auf der südlichen Bahn, Section I, stattgefunden.

Bei der Darstellung über die Frachtenmenge zeigte sich eine continuirliche Zunahme nur auf der südlichen Bahn, Section I, und auf der östlichen Bahn.

Die Vermehrung der Einnahmen vom schwächsten zum stärksten Quartale im Entgegenhalte zur Vermehrung der Frachtenmenge in derselben Zeit-Periode stellt sich folgendermassen dar:

	Die Einnahme erhöhte sich:	Die Frachtenmenge erhöhte sich:	verminderte sich:
auf der nördlichen Bahn vom 2. zum 4. Quartale auf das	1·23fache,	1·22fache,	
auf der südlichen Bahn, Section I, vom 1. zum 4. Quartale auf das	1·56fache,	1·19fache,	
auf der südlichen Bahn, Section II, vom 3. zum 1. Quartale auf das	1·14fache.	—	1·09fache,
auf der südöstlichen Bahn vom 2. zum 1. Quartale auf das	1·20fache,	1·08fache,	
auf der östlichen Bahn vom 2. zum 4. Quartale auf das	2·17fache,	1·46fache,	
auf der lombardisch-venezianischen Bahn vom 2. zum 3. Quartale auf das	1·84fache,	1·52fache,	
auf allen Bahnen zusammen vom 2. zum 4. Quartale auf das	1·15fache,		

Die Zunahme der Einnahmen war daher grösser als die Zunahme der Frachtenmenge

auf der nördlichen Bahn und der Unterschied beträgt . . . . . 0·01
„ „ südlichen „ Section I, „ „ „ „ . . . . . 0·37
„ „ „ „ „ II, „ „ „ „ . . . . . 0·05
„ „ südöstlichen „ „ „ „ „ . . . . . 0·12
„ „ östlichen „ „ „ „ „ . . . . . 0·71
„ „ lomb.-venez. „ „ „ „ „ . . . . . 0·32
auf allen Bahnen zusammengenommen „ „ „ „ . . . . . 0·08

In diesem Verhältnisse hat also nebst der Frachtenmenge auch die Entfernung, auf welche sie im Durchschnitte transportirt wurde, und beziehungsweise die Beförderung von Gegenständen der höheren Frachten-Classen zugenommen.

Wenn man die Ergebnisse der beiden Semester in Betrachtung zieht, so ergibt sich auf allen Bahnen, mit alleiniger Ausnahme der südlichen, Section II, im zweiten Semester eine Vermehrung der Einnahmen gegen das erste Semester, und in Vergleichung zur Vermehrung oder Verminderung der Frachtenmenge in denselben Zeiträumen stellt sich das diessfällige Verhältniss dar, wie folgt.

Die Einnahme vermehrte sich

auf der nördlichen Bahn im 2. Semester auf das 1.14fache des 1. Semesters,
„ „ südlichen „ S. I, „ „ „ „ „ 1·28 „ „ „ „
„ „ südöstlichen „ „ „ „ „ „ 1·01 „ „ „ „
„ „ östlichen „ „ „ „ „ „ 1·74 „ „ „ „
„ „ lomb.-venez. „ „ „ „ „ „ 1·46 „ „ „ „
„ allen Bahnen zusammen „ „ „ „ „ 1·07 „ „ „ „

Die Frachtenmenge vermehrte sich

auf der nördlichen Bahn im 2. Semester auf das 1·07fache des 1. Semesters,
„ „ südlichen „ S. I, „ „ „ „ „ 1·15 „ „ „ „
„ „ südöstlichen „ „ „ „ „ „ 1·00 „ „ „ „
„ „ östlichen „ „ „ „ „ „ 1·34 „ „ „ „
„ „ lomb.-venez. „ „ „ „ „ „ 1·32 „ „ „ „
„ allen Bahnen zusammen „ „ „ „ „ 1·08 „ „ „ „

Auf der südlichen Bahn, Sect. II, verminderte sich die Einnahme im 2. Semester auf $\frac{89}{100}$tel des 1. Semesters und die Frachtenmenge verminderte sich auf derselben Strecke im 2. Semester auf $\frac{998}{1000}$tel des 1. Semesters und in Vergleichung zur Einnahme um $\frac{11}{100}$tel.

Auf allen Bahnen zusammengenommen hat sonach die Vermehrung der Einnahmen mit der Vermehrung der Frachtenmenge im Durchschnitte der beiden Semester fast gleichen Schritt gehalten.

tungen auf den K. K. österr. Staats-Eisenbahnen im Verwaltungs-Jahre 1854.

- und Sachenbeförderung sind Einnahmen erzielt worden								
und es entfallen								
der Gesammteinnahme			von der Einnahme beim Personen-Verkehre			von der Einnahme beim Frachtenverkehre		
auf eine agenachse	auf eine Fahrt-Nutzmeile	auf eine Wagen-Achsmeile	auf eine Personen-Wagenachse	auf eine Personenfahrt-Nutzmeile	auf eine Personenwagen-Achsmeile	auf eine Lastwagen-Achse	auf eine Lastfahrt-Nutzmeile	auf eine Lastwagen-Achsmeile
1.046	17·5	0·42	3.359	19·5	0·95	721	17·4	0·42
1.088	27·4	0·67	1.697	22·6	0·89	719	35·5	0·72
1.107	20·5	0·47	3.210	14·9	0·84	824	25·3	0·41
1.108	29·7	0·45	4.662	23·9	1.22	751	34·9	0·41
816	13·1	0·43	2.039	10·8	1·09	666	14·2	0·74
1.178	16·7	0·57	2.670	12·4	0·76	450	.	0·34
1.090	21·8	0·48	2.975	17·9	0·94	732	26·4	0·43

sgaben bestritten worden, für										
Zugförderung										
es entfällt davon		auf verwendetes Materiale entfällt								
		zur Heizung der Locomotive			zum Schmieren, Putzen u. Beleuchten der Locomotive und Wagen			für beide Zwecke zusammen		
auf eine Fahrt-Nutzmeile	auf eine Wagen-Achsmeile	im Ganzen	auf eine Fahrt-Nutzmeile	auf eine Wagen-Achsmeile	im Ganzen	auf eine Fahrt-Nutzmeile	auf eine Wagen-Achsmeile	im Ganzen	auf eine Fahrt-Nutzmeile	auf eine Wagen-Achsmeile
Gulden										
2·44	0·06	363.442	1·31	0·031	57.167	0·21	0·005	420.609	1·52	0·036
6·46	0·16	316.242	3·54	0·086	48.040	0·54	0·013	364.282	4·08	0·099
2·86	0·07	252.997	1·46	0·033	66.534	0·38	0·009	319.531	1·84	0·042
5·34	0·08	636.444	2·95	0·045	82.631	0·38	0·006	719.075	3·33	0·051
1·73	0·06	16.512	0·58	0·019	7.840	0·27	0·008	24.352	0·85	0·027
3·12	0·11	256.200	1·84	0·063	81.633	0·59	0·020	337.833	2·43	0·083
3·70	0·08	1,841.837	2·01	0·044	343.845	0·37	0·008	[illegible].682	2·38	0·052

Auf den einzelnen Bahnen überwog die Vermehrung der Einnahme die Vermehrung der Frachtenmenge, und zwar

auf der nördlichen Bahn . . . um 0·07	auf der östlichen Bahn . . . um 0·40
„ „ südlichen „ Sect. I „ 0·13	„ „ lomb.-venez. „ . . . „ 0·14
„ „ südöstlichen „ . . . „ 0·01	

In diesem Verhältnisse hat daher die Entfernung, auf welche die Fracht-Gegenstände transportirt wurden, und beziehungsweise die Beförderung von Gegenständen höherer Frachten-Classen zugenommen.

f. Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben mit der Bahnlänge, mit den Bewegungen der Fahrbetriebs-Mittel, dann mit einigen anderen speciellen Leistungen.

Behufs dieser Vergleichung ist die Uebersicht X auf Grundlage bereits vorausgegangener Nachweisungen zusammengestellt worden.

Sie besteht aus zwei Abtheilungen, so dass in der ersten die Brutto- und Netto-Einnahmen und in der zweiten die Ausgaben in ihrer Gesammtheit, sowie diejenigen Beträge, welche davon speciell auf die Erhaltung der Bauanlagen und des Fahr-Fundus instructus, dann auf die Zugförderung verwendet wurden, auf die Bahnlänge, auf die vorhandenen Fahrbetriebs-Mittel und auf die Leistungen derselben vertheilt dargestellt werden.

Einnahmen.

Die Verhältnisse der Brutto-Einnahmen zu den vollbrachten Leistungen betreffend, geht aus der 1. Abtheilung der Uebersicht X hervor, dass im Durchschnitte aller Bahnen und aller Einnahmen

auf jede der vorhandenen Wagenachsen . . . . . 1.118 fl.
„ „ von den Locomotiven zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile . . . . . 22·38 „
„ „ zurückgelegte Wagen-Achsmeile . . . . . 0·49 „
entfallen.

Am meisten trug ein
jede vorhandene Wagenachse auf der lombardisch-venezianischen Bahn . 1.197 fl.

Am wenigsten trug ein
jede vorhandene Wagenachse auf der östlichen Bahn mit . . . . . 831 „

Am meisten trug ein
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der südöstlichen Bahn . . . . . 30·15 „.

Am wenigsten trug ein
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der östlichen Bahn . . . . . 13·35 „

Am meisten trug ein
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der südlichen Bahn, Section I . . 0·72 „

Am wenigsten trug ein
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der nördlichen Bahn . . . . . 0·43 „

Von den Einnahmen, welche unmittelbar von den ausgeführten Transporten herrühren, entfallen im Durchschnitte aller Bahnen und aller Fahrten

auf jede vorhandene Wagenachse . . . . . 1.090 fl.
„ „ zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile . . . . . 21·8 „
„ „ „ Wagen-Achsmeile . . . . . 0·48 „

Am meisten trug ein
jede vorhandene Wagenachse auf der lombardisch-venezianischen Bahn 1.178 fl.

Am wenigsten trug ein
jede vorhandene Wagenachse auf der östlichen Bahn . . . . . 816 „

Am meisten trug ein
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der südöstlichen Bahn . . . . 29·7 „

Am wenigsten trug ein
jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der östlichen Bahn . . . . . 13·1 „

Am meisten trug ein
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der südlichen Bahn, Section I 0·67 „

Am wenigsten trug ein
jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der nördlichen Bahn . . . . 0·42 „

Theilt man die Einnahmen in solche, welche mit dem Personen-Verkehre verbunden sind, und in solche, die lediglich von der Frachtenbeförderung herrühren, so ergibt sich rücksichtlich des Personen-Verkehres,

dass im Durchschnitte aller Bahnen und aller Personen-Fahrten

auf jede Personenwagen-Achse . . . . . 2.975 fl.
„ „ Personenfahrt-Nutzmeile . . . . . 17·9 „
„ „ Personenwagen-Achsmeile . . . . . 0·94 „ entfallen.

Hinsichtlich des Ertrages der Personenwagen-Achsen und Personenwagen-Achsmeilen ist jedoch zu bemerken, dass, nachdem zur Beförderung der bei den Personen-Zügen mittransportirten Sachen, als: Reisegepäck, Eilgut, Equipagen etc., auch Lastwagen in Verwendung waren und zu diesem Zwecke jedem Personen-Zuge mindestens ein derlei Wagen beigegeben werden musste, ein Theil des Verdienstes auf jene Lastwagen-Achsen entfällt, welcher aber hier nicht ausgeschieden werden kann.

Am meisten trug ein
jede vorhandene Personenwagen-Achse auf der südöstlichen Bahn . . 4.662 fl.

Am wenigsten trug ein
jede vorhandene Personenwagen-Achse auf der südlichen Bahn, Sect. I . 1.697 „

Am meisten trug ein
jede Personenfahrt-Nutzmeile auf der südöstlichen Bahn . . . . . 23·9 „

Am wenigsten trug ein
jede Personenfahrt-Nutzmeile auf der östlichen Bahn . . . . . 10·8 „

Am meisten trug ein
jede Personenwagen-Achsmeile auf der südöstlichen Bahn . . . . . 1·22 „

Am wenigsten trug ein
jede Personenwagen-Achsmeile auf der lombardisch-venezianischen Bahn 0·76 „

Wenn man auf das in der Uebersicht VII ermittelte Maass der Benützung der Fahrbetriebs-Mittel zurückgeht, so zeigt sich, dass jeder einzelne der vorhandenen Personen-Wagen auf der südlichen Bahn, Section II, am meisten benützt wurde.

Rücksichtlich des Frachtenverkehres ergibt sich, dass im Durchschnitte aller Bahnen und aller Lastfahrten von den Einnahmen

auf jede vorhandene Lastwagen-Achse . . . . . 732 fl.
„ „ Lastfahrt-Nutzmeile . . . . . 26·4 „
„ „ Lastwagen-Achsmeile . . . . . 0·43 „ entfallen.

Hinsichtlich des Ertrages der Lastwagen-Achsen und Lastwagen-Achsmeilen muss sich auf die vorausgehend beim Personen-Verkehre über die Verwendung von Lastwagen gemachte Bemerkung berufen werden.

Am meisten trug ein
jede vorhandene Lastwagen-Achse auf der südlichen Bahn, Section II . . 824 fl.
Am wenigsten trug ein
jede vorhandene Lastwagen-Achse auf der lombardisch-venezianischen Bahn 450 „
Am meisten trug ein
jede Lastfahrt-Nutzmeile auf der südlichen Bahn, Section I . . . . . 35·5 „
Am wenigsten trug ein
jede Lastfahrt-Nutzmeile auf der östlichen Bahn . . . . . 14·2 „
Am meisten trug ein
jede Lastwagen-Achsmeile auf der östlichen Bahn . . . . . 0·74 „
Am wenigsten trug ein
jede Lastwagen-Achsmeile auf der lombardisch-venezianischen Bahn . . 0·34 „

Wenn man auf das Maass der Benützung der Wagen zurückgeht, so zeigte sich dort, dass jeder einzelne der vorhandenen Lastwagen auf der südlichen Bahn, Section II, am meisten benützt wurde, und nach obigen Angaben stellt sich heraus, dass jede der vorhandenen Lastwagen-Achsen, folglich auch jeder einzelne Wagen, ebenfalls auf der südlichen, Section II, am meisten eintrug, was auf einen vortheilhaften Frachtenverkehr dieser Staatsbahn schliessen lässt. Jede Lastfahrt-Nutzmeile trug auf der südlichen Staatsbahn, Section I, am meisten ein, was mit Rücksicht darauf, dass die Verhältnisse der Menge der Frachten in den verschiedenen Classen auf der südlichen Staatsbahn, Section II, wenig abweichen, schliessen lässt, um wie viel der vorhandene Ladungsraum auf der südlichen Bahn, Section I, besser als auf der südlichen, Section II, benützt wurde.

Bei der Vergleichung der Einnahmen, welche die in Verkehr gesetzten Personen- und Lastzüge und beziehungsweise die Wagen, aus welchen sie bestanden, lieferten, treten die Eigenthümlichkeiten, welche bei diesen beiden Zweigen des Verkehres bestehen, anschaulich hervor.

Auf allen Bahnen zusammengenommen ergibt sich, dass im Durchschnitte auf eine jede der vorhandenen Personenwagen-Achsen des Jahres hindurch eine Einnahme entfällt, welche nahezu 4mal so gross ist, als bei einer Lastwagen-Achse. Es rührt diess hauptsächlich daher, dass jede Person dem Gewichte nach beiläufig die 6fache Transport-Gebühr der Frachten bezahlt.

Es zeigt sich ferner, dass im Durchschnitte auf jede von den Personenwagen-Achsen zurückgelegte Meile eine Einnahme entfällt, welche nahezu $2^1/_2$mal so gross ist, als die Einnahme, welche durch jede von den Lastwagen-Achsen zurückgelegte Meile erzielt wurde; auch diess rührt zum Theile von dem Unterschiede her, welcher zwischen der Transport-Gebühr für Personen und Sachen besteht, überdiess wirkt aber der Umstand ein, dass im Verkehre der Frachten nach beiden Richtungen bei weitem grössere Unregelmässigkeiten vorkommen, als im Verkehre der Reisenden, mithin oft ein Theil der Lastwagen leer verkehren muss, und diess die Zahl der Lastwagen-Achsmeilen erhöht, ohne dass dafür eine Einnahme stattfindet.

Betrachtet man dagegen den Ertrag der Nutzfahrten bei Personen- und Last-Zügen, so stellt sich ein anderes Verhältniss dar, indem eine Nutzfahrtmeile bei Lastzügen nahe um $^2/_5$ mehr einträgt, als eine Meile Nutzfahrt bei Personen-Zügen. Dieses Resultat rührt hauptsächlich daher, weil in Folge der Anwendung stärkerer Locomotive und geringerer Fahrgeschwindigkeiten bei den Lastzügen die Zahl der mit solchen Zügen beförderten Achsen grösser ist, als die Zahl der Achsen bei Personen-Zügen, indem sie in der Regel das Dreifache erreicht; ferner, weil der auf eine Lastwagen-Achse entfallende Wagenraum für 48 Centner, der auf eine Personenwagen-Achse entfallende Raum aber nur für 14 Sitzplätze, und, nach dem Gewichte der Reisenden veranschlagt, für 21 Centner, mithin für ein kleineres Gewicht bestimmt ist, und weil überdiess, ungeachtet des früher erwähnten Umstandes des Transportes leerer Lastwagen, bei diesen im Durchschnitte die vorhandene Ladungsfähigkeit um etwas mehr, als es rücksichtlich der vorhandenen Sitzplätze bei den Personen-Wagen geschieht, benützt wird, indem auf 1 Centner Ladungsfähigkeit der Lastwagen 0·46 Centner Netto-Belastung, dagegen auf 1 Sitzplatz der Personen-Wagen, selbst mit Einrechnung des beförderten Militärs, nur 0·42 beförderte Personen entfallen.

Es geht daraus hervor, dass sich das Verhältniss zwischen den Einnahmen für die Personen- und Lastzüge und beziehungsweise für die zurückgelegten Achsmeilen beider Wagengattungen um so mehr zu Gunsten der Lastzüge und der Lastwagen-Achsmeilen herausstellen muss, in je geringerem Maasse der Rücktransport leerer Lastwagen eintritt.

Ausgaben.

Aus der zweiten Abtheilung der Uebersicht X geht hervor, dass von den Brutto-Ausgaben im Durchschnitte aller Bahnen und aller Fahrten entfallen:

auf jede der vorhandenen Wagenachsen . . . . . 670 fl.
„ „ zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile . . . . . 13·41 „
„ „ „ Wagen-Achsmeile . . . . . 0·29 „

Am meisten entfällt
auf jede vorhandene Wagenachse auf der lombardisch-venezianischen Bahn mit . . . . . 902 fl.

Am wenigsten entfällt
auf jede vorhandene Wagenachse auf der östlichen Bahn mit . . . . . 517 „

Am meisten entfällt
auf jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der südlichen Bahn, S. I, mit 20·35 fl.

Am wenigsten entfällt
auf jede zurückgelegte Fahrt-Nutzmeile auf der östlichen Bahn mit . . . 8·30 „

Am meisten entfällt
auf jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der südlichen Bahn, S. I, mit 0·50 „

Am wenigsten entfällt
auf jede zurückgelegte Wagen-Achsmeile auf der südöstlichen Bahn mit 0·23 „

Ermittelt man nach den vorstehenden Zahlen, im Entgegenhalte zur Vertheilung der Brutto-Einnahmen, die entfallenden Ueberschüsse der Einnahme und drückt man die Ausgaben und Ueberschüsse in Percenten der Einnahme aus, so ergeben sich natürlich dieselben Verhältnisse, wie sie schon früher bei der Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben, unter Zugrundlegung der Einheit der Bahnlänge, gefunden worden sind.

Eine weitere Theilung der Ausgaben nach Maassgabe der verschiedenen Transports-Zwecke lässt sich nicht vornehmen, daher kann nur noch in eine Betrachtung und Vergleichung jener Ausgabs-Beträge eingegangen werden, welche sich auf einige specielle Zwecke des Dienstes, nämlich auf die Erhaltung der Bau-Anlagen und des Fahr-Fundus instructus, dann auf die Zugförderungskosten und bei diesen namentlich auf die verwendeten Materialien beziehen.

Die Kosten der Bahn- und Gebäude-Erhaltung.

In der zweiten Abtheilung der Uebersicht X ist bei jeder Bahn sowohl der Betrag angesetzt, welcher auf eine Bahnmeile entfällt, als auch ermittelt, wie viel sich von den Gesammtauslagen auf jede Fahrt-Nutzmeile und auf jede Wagen-Achsmeile repartirt, obwohl diess zum Anhaltspuncte einer Vergleichung nicht dienen kann. Der Einfluss, welchen die Zahl der ausgeführten Fahrten und die Zahl der über die Bahn gegangenen Wagenachsen auf den einzelnen Bahnen ausgeübt haben, ist nämlich in den sich darstellenden Ziffern nicht zu erkennen, theils weil ein solcher Einfluss nur beim Oberbaue eintritt, theils weil andere, von der Zahl der Fahrten unabhängige, übrigens aber sehr wesentliche Umstände auf die Ergebnisse der Auslagen für die Bau-Erhaltung erheblich eingewirkt haben. Als solche sind insbesondere auf der südlichen Bahn, Section I und Section II, die vorgenommene Auswechslung des zu schwachen Oberbaues zu erwähnen. Ein grosser Theil der Kosten, welche diese Arbeiten veranlassten, ist aus den Betriebs-Ergebnissen bestritten worden.

Am wenigsten betrugen die Kosten der Erhaltung der Bau-Anlagen für die Bahnmeile auf der östlichen Bahn, am meisten auf der südlichen Bahn, Section I. Die aus Anlass der Eröffnung der Semmering-Bahn nothwendig gewordene Regulirung der Bahnhöfe in Gloggnitz und Mürzzuschlag, dann die Auswechslung der zwischen Neustadt und Gloggnitz gelegenen Flachschienen gegen Schienen von schwererem Profil haben dem Betriebsfonde bedeutende Summen gekostet.

Die Kosten der Erhaltung des Fahr-Fundus instructus.

Das Maass dieser Kosten soll im Allgemeinen mit dem Maasse der Leistung, nämlich der mit den Locomotiven und Wagen ausgeführten Fahrten, insoferne im Verhältnisse stehen, als nicht bei den einzelnen Bahnen die in Verwendung stehenden Fahrmittel nach mehr oder weniger bewährten Constructionen ausgeführt sind, als nicht die Beschaffenheit des Oberbaues rücksichtlich der Krümmungsverhältnisse und dessen Zustand in Bezug auf mehr oder weniger gute Erhaltung, das eingeführte Maass der Fahrgeschwindigkeit, oder die Beschaffenheit des Brennstoffes mehr oder weniger Reparaturen zur Folge haben, und als nicht in den Material-Preisen und Arbeitslöhnen eine Verschiedenheit obwaltet.

Die in der Uebersicht X dargestellten Ergebnisse zeigen namentlich bei der südlichen Bahn, Section I, und insbesondere gegenüber der östlichen Bahn erhebliche Abweichungen, welche zum Theile in den früher erwähnten Umständen ihre Begründung finden. Die Erhaltung des Fahr-Fundus instructus auf der südlichen Bahn, Section I, hat vorzüglich desshalb so bedeutende Kosten erfordert, weil — wie bereits an einer anderen Stelle bemerkt wurde — die in abgenütztem Zustande übernommenen Locomotive und Wagen einer Reparatur und zum Theile einer gänzlichen Umänderung unterzogen werden mussten. Die grösseren Reparatur-Kosten auf der genannten Bahn lassen sich ferner auch dadurch erklären, dass daselbst namentlich im Sommer sehr viele Personen-Züge, also Züge mit grösseren Geschwindigkeiten, und leere Züge verkehren, was zur Folge hat, dass mehr Reparaturen und folglich grössere Kosten eintreten müssen, als auf Bahnen, wo diess nicht der Fall ist. Endlich bedingen die schwierigen Verhältnisse der Semmering-Bahn eine schnellere Abnützung der Fahrbetriebs-Mittel und daher bedeutend grössere Reparatur-Kosten.

Auf der östlichen Bahn waren die Kosten der Erhaltung

für 1 Fahrt-Nutzmeile nur . . . . . 1·06 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile „ . . . . . 0·03 „

während sie sich auf der südlichen Bahn, Section I,

für 1 Fahrt-Nutzmeile auf . . . . . 4·02 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile „ . . . . . 0·10 „ beliefen.

Auf den übrigen Bahnen ergaben sich keine so bedeutenden Differenzen.

Abgesehen von anderen Umständen muss auf Bahnen, wo in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit ein nahezu gleiches Maass eingehalten wird, die Gesammtheit der Reparaturs-Kosten für eine Meile Nutzfahrt dort am kleinsten sein, wo die Wagenzüge am kleinsten, d. h. wo die geringste Zahl von Achsen für einen Zug zu erhalten waren. Bei der Darstellung der Leistungen der Fahrbetriebs-Mittel ist aber nachgewiesen worden, dass im Durchschnitte von allen Fahrten

auf der nördlichen Bahn . . . . . 43·3 Achsen,
„ „ südlichen „ Section I . . . . . 41·0 „
„ „ „ „ „ II . . . . . 43·9 „
„ „ südöstlichen „ . . . . . 65·8 „
„ „ östlichen „ . . . . . 30·5 „

bei einem Zuge verwendet waren, wodurch die Kostenverhältnisse dieser Bahnen zum Theile ihre Erklärung finden und woher es auch kömmt, dass die Ziffern der Vertheilung auf die Wagen-Achsmeilen bei weitem weniger von einander abweichen, als die Ziffern der Vertheilung auf die Fahrt-Nutzmeilen.

Uebrigens findet sich in den vorliegenden Daten noch ein weiterer Grund zur Erklärung der dargestellten Kostenverhältnisse. Wenn man nämlich aus den in der Uebersicht X als verwendet angeführten Arbeitstagen, im Entgegenhalte mit den im Ganzen bezahlten Werkstätten-Löhnungen, den Einheits-Taglohn ermittelt, so ergibt sich, dass derselbe

auf der nördlichen	Bahn	. . . . .	0·94 fl.
„ „ südlichen	„	Section I	1·41 „
„ „ „	„	„ II	0·90 „
„ „ südöstlichen	„	. . . . .	1·05 „
„ „ östlichen	„	. . . . .	0·88 „
„ „ lomb.-venez.	„	. . . . .	0·84 „ beträgt.

Der grösste Taglohn wurde sonach auf der südlichen Bahn, Section I, der kleinste auf der lombardisch-venezianischen Bahn gezahlt.

Die Kosten der Zugförderung.

Diese sind summarisch mit dem entfallenden Theilbetrage auf die Bahnmeile, auf die Fahrt-Nutzmeile und auf die Wagen-Achsmeile angegeben, sowie auch abgesondert nachgewiesen wird, wie viel hiervon auf die Locomotiv-Heizung, auf das Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale für Locomotive und Wagen und, wie viel auf beide genannten Zwecke zusammen für die Fahrt-Nutzmeile und Wagen-Achsmeile entfällt.

Die Benennung „Zugförderungskosten" ist insoferne eine nicht ganz richtige, als in die Nachweisung nicht alles Dasjenige aufgenommen ist, was zur Zugförderung überhaupt gehört.

Sie enthält nämlich zwar alle Auslagen sowohl für die zurückgelegten Fahrt-Nutzmeilen oder Wagen-Achsmeilen, als auch für die Zwecke der Wagenverschiebungen, des Reservehaltens und der Hilfsleistungen bei besonderen Vorkommenheiten, für welche bei der Nachweisung der Leistungen der Fahrbetriebs-Mittel kein Meilenausmaass in Anschlag kommen konnte, sowie die Löhnungen der für die Zwecke des Verkehres der Züge auf der Station verwendeten Arbeiter; dagegen sind weder die Kosten der Erhaltung der Fahrbetriebs-Mittel, noch die Gehalte und Löhnungen des bei den Locomotiven oder sonst zur Begleitung der Züge verwendeten stabilen Personales inbegriffen.

Auch die hier so benannten Zugförderungskosten stehen im Allgemeinen und insoferne mit dem Maasse der Leistung, nämlich der mit den Locomotiven und Wagen ausgeführten Fahrten, im Verhältnisse, als nicht bei den einzelnen Bahnen, und zwar vorzugsweise in den Preisen des Brennstoffes und der sonstigen Verbrauchs-Materialien mit Rücksicht auf die Qualität, Unterschiede bestehen, als nicht bei den in Verwendung stehenden Locomotiven erhebliche Abweichungen in dem

Maasse der Leistungsfähigkeit überhaupt und insbesondere in Vergleichung zum Aufwande für Brennstoff und Schmier-Materiale obwalten, endlich als nicht aus der Verschiedenheit der Bahn-Anlags-Verhältnisse in Bezug auf Steigungen und Krümmungen, oder aus dem Zustande des Oberbaues in Bezug auf mehr oder weniger gute Erhaltung, Abweichungen in den Widerständen gegen die Fahrt hervorgehen.

Wie die Uebersicht X zeigt, haben auch bei dieser Ausgabs-Rubrik die Kosten auf der östlichen Bahn am wenigsten ausgemacht; sie betrugen nämlich

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 1·73 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·06 „

Am meisten betrugen sie auf der südlichen Bahn, Section I, nämlich

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 6·46 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·16 „

In der Wesenheit erklären sich die Verhältnisse der gesammten Zugförderungs-Kosten auf den einzelnen Bahnen durch die den grössten Theil der Auslage in Anspruch nehmenden Kosten des Brennstoffes, dann der übrigen Verbrauchs-Materialien.

Diese Kosten speciell betreffend, geht aus der Uebersicht Folgendes hervor.

Der Brennstoff hat auf der östlichen Bahn am wenigsten gekostet, nämlich für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 0·58 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·019 „

während er auf der südlichen Bahn, Section I, am meisten kostete, nämlich

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 3·54 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·086 „

Der Grund dieses sehr grossen Unterschiedes liegt hauptsächlich darin, dass zur Heizung der Locomotive auf der östlichen Bahn vortreffliche und wohlfeile Steinkohlen zu Gebote stehen, dagegen auf der südlichen Bahn, Section I, die Kohle theils wegen der Beschaffenheit, in welcher sie zu haben ist, theils wegen ihres hohen Preises nicht vortheilhaft verwendet werden konnte, daher zur Feuerung der Locomotive theures Holz genommen werden musste. Erst seit Eröffnung der Semmering-Bahn, wodurch die Transports-Kosten geringer wurden, war man bemüht, steiermärkische Kohle immer mehr und mehr bei der Locomotiv-Heizung einzuführen.

Ein weiterer und wesentlicher Grund liegt in der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit der Locomotive, wie diess bereits früher angedeutet wurde. Die den Semmering befahrenden Locomotive verbrauchen bei den grossen Steigungen und vielen und scharfen Krümmungen dieser Bahn sehr viel Brenn-Materiale, während die meisten der von der bestandenen Wien-Gloggnitzer Bahngesellschaft übernommenen Locomotive nur eine geringe Leistungsfähigkeit haben.

Die nördliche Bahn steht bezüglich der Kosten des Brennstoffes der östlichen Bahn am nächsten; sie betragen:

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 1·31 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·031 „

Der Unterschied gegen die östliche und südliche Bahn, Section I, liegt hauptsächlich im Brennstoffpreise, da auf der nördlichen Bahn fast durchaus die Verwendung von Mineral-Kohle (insbesondere guter und billiger Braun-Kohle) für die Locomotiv-Heizung eingeführt ist. Mit dem billigen Preise steht aber der Vortheil, welcher dadurch im Allgemeinen erreicht wird, nicht im geraden Verhältnisse, weil die Verfrachtung der Braunkohle von der fast am Endpuncte der Bahn gelegenen Station Aussig nach den übrigen Bahnstationen grosse Auslagen verursacht.

In den Kosten des Brennstoffes kömmt ferner die südliche Bahn, Section II, zunächst hinter der nördlichen, und dieselben betragen

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 1·46 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·033 „

Auch auf dieser Bahn ist die Feuerung mit Braunkohlen grösstentheils eingeführt, obwohl der Bezug derselben immer noch kostspielig und jedenfalls theurer ist als auf der nördlichen Bahn.

In Betreff der hohen Kosten für Brennstoff kömmt zunächst hinter der südlichen Bahn, Section I, die südöstliche Bahn. Auch auf letzterer Bahn konnte die Kohlenfeuerung aus denselben Gründen, wie auf der südlichen Bahn, Section I, nicht eingeführt werden. Die Kosten für Brennstoff betrugen sonach auf der südöstlichen Bahn

für 1 Fahrt-Nutzmeile . . . . . 2·95 fl.
„ 1 Wagen-Achsmeile . . . . . 0·045 „

Hinsichtlich des Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiales zeigen sich auf den verschiedenen Bahnen nicht so bedeutende Unterschiede in den Kosten, wie bei dem Brennstoffe.

Diese Kosten berechnen sich für eine Fahrt-Nutzmeile

am niedrigsten auf der nördlichen Bahn mit . . . . . 0·21 fl.
„ höchsten „ „ lomb.-venez. „ „ . . . . . 0·59 „

Für 1 Wagen-Achsmeile entziffert sich der höchste Betrag mit . 0·020 „
auf der lombardisch-venezianischen Bahn,
der geringste mit . . . . . 0·005 „
auf der nördlichen Bahn.

Den grössten Theil der Ausgabe bildet in der letzterwähnten Rubrik der Verbrauch an Schmier-Materiale, den nächst kleineren der Verbrauch an Beleuchtungs-Materiale. Daher lässt sich die Grösse des Gesammtbetrages der lombardisch-venezianischen Bahn und zunächst auch der südlichen Bahn, Section I, abgesehen von den höheren Local-Preisen, dadurch erklären, dass auf diesen beiden Bahnen, und zwar auf ersterer beinahe ausschliesslich nur Personen-Züge, auf letzterer sehr viele Personen-Züge mit grösserer Geschwindigkeit verkehren und bei diesen Anlässe zu einem grösseren Schmierverbrauche häufiger, als bei langsam verkehrenden Zügen vorkommen, dass ferner bei allen diesen Zügen, welche zur Nachtzeit von innen und von aussen beleuchtet sind, auch eine grössere Menge Beleuchtungs-Materiale erforderlich ist, als im Durchschnitte dort, wo der Verkehr von Lastzügen überwiegt.

In der Zusammenziehung der Kosten für den Brennstoff und für andere Verbrauchs-Materialien zeigen sich dieselben Verhältnisse, wie beim Brennstoffe allein, weil eben der Brennstoff den Hauptfactor der Verwendung bildet.

Durch die vorstehende Darstellung bestätiget sich das am Eingange der Erörterung über die Zugförderungskosten Gesagte, dass nämlich der Belauf derselben auf den einzelnen Bahnen hauptsächlich mit dem Belaufe der Kosten des Brennstoffes und des sonstigen Verbrauchs-Materiales im Verhältnisse steht. Denn wenn man die einzelnen Bahnen nach dem zunehmenden Maasse der Gesammtkosten der Zugförderung, der Kosten des Brennstoffes und der Kosten der übrigen Verbrauchs-Materialien für eine Fahrt-Nutzmeile ordnet, so zeigt sich sowohl bei den Gesammtkosten, als bei dem Brennstoffe dieselbe Reihenfolge, nämlich: die östliche, die nördliche, die südliche, Section II, die lombardisch-venezianische, die südöstliche und die südliche, Section I. In derselben Reihe folgen in der That auch die Bahnen einander in Bezug auf die Preisverhältnisse des Brennstoffes, was dahin deutet, dass diese den Hauptausschlag geben.

Rücksichtlich der übrigen Verbrauchs-Materialien ist in der Reihenfolge der Bahnen einige Verschiedenheit, nämlich: nördliche, östliche, südliche, Section II, südöstliche, südliche, Section I, lombardisch-venezianische.

Wenn man in derselben Weise die Bahnen nach dem Belaufe der Auslagen für eine Wagen-Achsmeile ordnet, so ergeben sich im Bezug auf den Brennstoff fast dieselben Reihenfolgen wie früher, nur die lombardisch-venezianische und südöstliche Bahn wechseln ihre Plätze; in Bezug auf die Gesammtkosten reihen sich die Bahnen, wie folgt: östliche, nördliche, südliche, Section II, südöstliche, lombardisch-venezianische und südliche, Section I.

Von den Kosten für das Schmier-, Putz- und Beleuchtungs-Materiale entfallen die grössten Kosten auf eine Wagen-Achsmeile bei der lombardisch-venezianischen Bahn; ihr folgen die übrigen Bahnen in nachstehender Ordnung: südliche, Section I, südliche, Section II, östliche, südöstliche und nördliche Bahn.

Schliesslich muss in Betreff der hohen Zugförderungskosten auf der südlichen Bahn, Section I, auch auf jene Bemerkungen hingewiesen werden, welche diessfalls oben in dem Abschnitte: „Vergleichung der Brutto-Einnahmen und der Ausgaben und Verzinsung des Anlags-Capitales durch die Einnahmsüberschüsse" angeführt worden sind.

Anhang.

Die wesentlichsten Aenderungen und Neuerungen, welche hinsichtlich der Bau-Anlagen und der materiellen Betriebs-Einrichtungen während des Verwaltungs-Jahres 1854 theils ausgeführt, theils eingeleitet wurden, sind bereits früher bei der Erörterung über jene Gegenstände zur Sprache gebracht worden; daher erübrigt hier nur noch, diejenigen aufzuzählen, welche auf die Geschäfts- und Personal-Organisation, dann auf die Verkehrs- und Tarifs-Bestimmungen und andere Betriebs-Einrichtungen Bezug haben.

Die Geschäfts- und Personal-Organisation betreffend.

Die bestandene k. k. General-Direction für Communicationen wurde als solche aufgehoben und ihre Functionen, sowie jene der General-Inspection für Communicationen, an das k. k. Handels-Ministerium übertragen.

Ueber den Erlag der Dienst-Cautionen von Seite der Beamten des Staats-Eisenbahn-Betriebes in Ungern wurde eine Vorschrift erlassen.

Auch wurde bewilligt, dass die von Staatsbeamten aus ihrer Subscription auf das National-Anlehen bezogenen Obligationen sowohl von ihnen selbst, als auch von ihren Erben im vollen Nennwerthe bei landesfürstlichen Behörden und Aemtern als Cautionen verwendet werden können. Ueber die Behandlung der individuellen Verzeichnisse für die Nationalanlehens-Abzüge von Bahnbediensteten wurden nähere Weisungen gegeben.

Es wurde erläutert, dass die im Jahre 1853 erlassene Verordnung wegen Anweisung und Einstellung der Bezüge der Staatsdiener auf Löhnungen, Diurnen und Diäten keine Anwendung finde, ebenso wenig auf jene Bezüge, welche in decursiven Raten erfolgt werden.

Es wurde bestimmt, dass die Bahnbediensteten der II. Kategorie (Werkführer und Locomotiv-Aufseher) zum Beitritte zu der im Jahre 1853 eingeführten Kranken-Unterstützungs-Casse lediglich berechtiget, nicht aber verpflichtet sind.

In Betreff der Verleihungen von Civil-Anstellungen an Militärs wurden neuerlich Bestimmungen erlassen.

Rücksichtlich der Ausstattung der Unterkunftsräume der Bahn- und Signal-Wächter auf den Staatsbahnen mit Einrichtungsgegenständen wurde eine Vorschrift gegeben.

Hinsichtlich der zurückzulegenden Wegesstrecke und des Gepäcks-Uebergewichtes bei Dienstreisen der Staatsbeamten auf Eisenbahnen wurden Bestimmungen erlassen.

In Betreff der Bewilligung zu Privat-Bauten längs der Eisenbahnen wurde eine neue Vorschrift herausgegeben.

In Folge des Allerhöchsten Orts genehmigten Einlösungs-Vertrages vom 31. Juli 1854 ist die Wiener-Neustadt-Oedenburger Bahn in das Eigenthum der Staatsverwaltung übergegangen; die Administration dieser Eisenbahnstrecke wurde der k. k. Betriebs-Direction der südlichen Staats-Eisenbahn, Section I, übertragen.

Hinsichtlich der Durchführung der von den k. k. Betriebs-Directionen der Staats-Eisenbahnen für aus dem Auslande bezogene Betriebsmittel zu berichtigenden Zölle wurde eine eigene Vorschrift erlassen.

Ueber die Abfuhr und Verrechnung der Nationalanlehens-Abzüge von Seite der Staatsbahn-Cassen wurden Vorschriften gegeben.

Der stabile Personal-Stand bei den einzelnen Betriebs-Directionen der Staats-Eisenbahnen war am Schlusse des Jahres 1854 folgender:

Diensteigenschaften	auf nachbenannten Bahnen						
	nördliche	südliche, Section I	südliche, Section II	südöstliche	östliche	lombard.-venezian.	auf allen Bahnen zusammen
I. Kategorie.							
Directoren	1	1	1	1	1	1	6
Ober-Inspectoren (technische)	.	.	1	.	.	1	2
Directors-Adjuncten (administrative)	1	.	.	1	.	.	2
Inspectoren (technische)	2	1	2	2	.	1	8
Secretäre	3	1	2	3	.	2	11
Concipisten	3	1	2	3	1	2	12
Concepts-Adjuncten	2	2	2	3	1	2	12
Ober-Ingenieure	4	2	1	4	.	3	14
Ingenieure	21	4	13	18	2	6	64
Ingenieur-Assistenten	67	9	43	55	3	10	187
Technische Eleven	8	.	17	21	2	9	57
Bahnamts-Verwalter	5	1	5	2	1	3	17
„ Expeditoren	5	5	7	4	.	1	22
„ Officiale	192	76	167	141	8	30	614
Betriebs-Assistenten	.	30	.	.	.	.	30
Administrative Eleven	5	.	19	18	2	3	47
Diurnisten und Adspiranten	87	8	33	55	7	.	190
Buchhalter	1	1	1	1	.	1	5
Rechnungs-Adjuncten	1	1	1	1	.	1	5
„ Revidenten	17	10	15	18	2	11	73
„ Assistenten	11	5	8	10	1	10	45
Material-Depôt-Verwalter	5	1	3	4	.	1	14
Directions-Cassiere	1	1	1	1	1	1	6
Cassa-Controlore	1	1	1	1	.	1	5
In vorübergehender-Verwendung	.	8	.	.	.	[1] 119	127
II. Kategorie.							
Werkführer	11	9	10	11	1	10	52
Locomotiv-Aufseher	4	2	3	5	.	2	16
III. Kategorie.							
Locomotiv-Führer	76	60	65	68	6	38	313
Ober-Conducteure	32	12	23	21	4	21	113
Magazins-Aufseher	19	9	25	32	1	14	100
Material-Depôt-Aufseher	9	6	8	9	1	4	37
Wagenmeister	3	4	2	4	.	2	15
IV. Kategorie.							
Conducteure	70	65	45	65	10	68	323
Bahn- und Bau-Aufseher	49	20	43	42	5	27	186
Maschinen-Wärter	8	12	6	.	.	.	26
Wagen-Aufseher	9	6	5	5	1	5	31
Cassediener	1	1	1	.	1	.	4
Amtsdiener	22	32	17	18	4	28	121
Portiere	7	7	9	8	1	15	47
Aviso-Austräger	6	6	4	4	1	7	28
Packer	55	54	45	48	3	44	249
Locomotiv-Heizer	54	60	58	40	6	37	255
Gasometer-Aufseher	.	1	.	.	.	.	1
V. Kategorie.							
Bahn-, Signal-, Weichen- und Weg-Wächter	647	258	400	421	127	254	[2] 2.107
Wagenschmierer	11	14	13	37	.	16	91
Depôt-, Thor- und Nacht-Wächter	76	41	36	33	7	.	193
Zusammen	1.612	848	1.163	1.238	211	811	5.883

[1]) Wegen nicht gänzlich erfolgter Organisirung des Personales.
[2]) Eine nicht unbedeutende Zahl erledigter Wächterstellen wurde durch Taglöhner versehen.

Die Verkehrs- und Tarifs-Bestimmungen betreffend.

Für Pferde und Wagen einzelner im Dienste reisender Militärs wurde die für Militär-Transporte bestehende Begünstigung in der Gebührenbemessung von 1¼ kr. für Centner und Meile zugestanden.

Der Preis der Frachtbrief-Blanquette für die Staatsbahnen wurde vom 1. Februar 1854 angefangen auf 1 kr. C. M. für ein Stück ermässigt.

Ueber die Verrechnung der von den Staats-Eisenbahnämtern für Privat-Bahnen ausgelegten Stämpel-Gebühren für Frachtlohns-Empfangsbestätigungen wurden besondere Bestimmungen erlassen.

Weinsteinsäure wurde in bahnamtlicher Beziehung unter die Waaren der I. Tarifs-Classe eingereiht.

Den von dem Vereinsvorstande Danninger in Wien zur Unterstützung verwundeter und krüppelhaft gewordener Krieger eingeleiteten Sendungen wurde bei deren Beförderung auf Staatsbahnen die Gebühren-Freiheit bewilligt.

Die patentirten eisernen Geld-Cassen der Fabricanten F. Wertheim und F. Wiese in Wien wurden bezüglich der Bemessung des Bahn-Porto's unter die Waaren der I. Tarifs-Classe eingereiht.

Die im §. 15 der Bestimmungen für den Frachten-Verkehr auf den Staats-Eisenbahnen festgesetzte Frist von sechs Wochen zur Rücksendung leerer Gefässe mit der im Tarife zugestandenen Frachtermässigung ist vom 1. Mai 1854 an auf drei Monate verlängert worden.

Zwischen den Stationen der nördlichen Staatsbahn Landskron und Triebitz wurde am 15. Mai 1854 zu Rudelsdorf, und zwischen Elbe-Teinitz und Přelauč am 14. September 1854 zu Kladrub eine Haltstation zur Aufnahme von Personen, Gepäck und Eilgut eröffnet.

Die Station Raitz auf der nördlichen Staatsbahn, welche bis dahin nur für die Aufnahme von Personen, Gepäck und Eilgut bestimmt war, ist vom 15. August 1854 angefangen auch für den Frachten-Verkehr eröffnet worden.

In Betreff der Beförderung von Bahngütern nach Orten, welche von der Bahn entfernt liegen, wurden eigene Bestimmungen erlassen; ebenso für die Weiterbeförderung der Bahngüter durch die k. k. Postanstalt.

Für Sonn- und Feiertage während der Dauer der schöneren Jahreszeit wurden Separat-Personen-Züge (Lusttrains) mit ermässigter Fahrgebühr für die östliche Staatsbahn von Krakau nach Krzeszowice, und für die nördliche von Prag nach Weltrus, dann von Brünn nach Skalitz und zurück bewilligt.

Es wurde gestattet, dass die lagerzinsfreie Zeit für die von Olmütz, Prag, Bubenč und Kralup nach Hohenstadt beförderten Steinkohlen ausnahmsweise von 3 auf 6 Tage verlängert werden dürfe.

Für die zur Industrie-Ausstellung in München im Jahre 1854 bestimmten Güter wurde auf den Staatsbahnen der gebührenfreie Transport bewilligt.

Es ist angeordnet worden, dass Giftkörper in grösseren Quantitäten, statt (wie bis dahin) in Fässchen, in eingezapften wohl verwahrten Kisten, welche von

Aussen mit der Bezeichnung: „Gift" versehen sein müssen, auf Staatsbahnen zur Versendung gelangen sollen.

Aus Anlass der hohen Lebensmittel-Preise wurde auch im Jahre 1854 die Frachtgebühr für den Transport von Getreide und anderen Victualien auf den Staatsbahnen von 1 kr. auf $^3/_4$ kr. für Centner und Meile ermässigt.

Rücksichtlich der Bestätigungen, welche dem k. k. Militär über die sogleich baar bezahlten oder unberichtigt gebliebenen Eisenbahngebühren zu ertheilen sind, wurde eine Vorschrift erlassen; auch wurde für die Verzeichnisse über creditirte Bahngebühren ein eigenes Formular vorgezeichnet.

Erleichterungen im Zollverfahren für das Gepäck der Reisenden, welche sich des im Anschlusse an die privilegirte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zwischen Wien und Laibach eingeführten Schnellzuges bedienen, sind bewilligt worden.

Die Passagiers-Aufnahme zu den Eisenbahnfahrten zwischen Wien und Laibach in Verbindung mit Postfahrten wurde aus Anlass der Eröffnung der Eisenbahn über den Semmering regulirt.

K. k. Postämter wurden errichtet: auf der nördlichen Staatsbahn in den Bahnhöfen zu: Nestersitz, Rostok, Libšic, Zalesl, Uhersko, Moravan, Bubenč, Brandeis, Kralup, Unter-Beřkovic, Auwal, Greifendorf und Abtsdorf; auf der südöstlichen in den Bahnhöfen zu Wartberg, Séllye, Tardosked, Tót-Megyer, Tornócz und Weinern; auf der südlichen, Section I, in der Station Gloggnitz; auf der lombardisch-venezianischen Bahn in Coccaglio.

Beilage zur Uebersicht IV.

Ueber die Fahrbetriebs-Mittel auf den im Betriebe stehenden k. k. österr. Staats-Eisenbahnen, mit Ende des Jahres 1854.

I. Stand der Locomotive.

Die Locomotive																														
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																								
							einen Kolben-				Trieb-räder-			Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von	Feuerröhren, jede		einen Kessel-Diameter von		einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von		
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	Diameter von		Hub von		Diameter von		Paare	im Ganzen von	auf d. Triebrädern von		in der Länge von									
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Fuss	Zoll	Pf.	Fuss	Zoll	Linien
Auf der nördlichen Bahn																														
1	Sedlec	1	W. Günther in W.-Neustadt	1845	0	3	12	.	17	6	5	.	1	252	155	473	8	6	38	80	9	8	2
2	Florenz	2																												
3	Plass	3																												
4	Carolinenthal	4																												
5	Hohenstadt	5																												
6	Hohenmauth	6																												
7	Budweis	171	W. Norris in Philadelphia	1845	I.	3	12	.	19	6	4	.	1	226	148	521	8	8	39	80	10	2	5
8	Teplitz	172																												
9	Eger	176																												
10	Carlsbad	174																												
11	Sternberg	11	W. Günther in W.-Neustadt	1845	I.	3	13	6	20	.	4	6	1	262	143	695	10	7	41	80	11	2	4
12	Hradšin	12																												
13	Trübau	13																												
14	Reichenau	14																												
15	Olmütz	15	detto	1845	I.	3	13	6	20	.	5	.	1	310	179	695	10	7	41	80	11	4	6
16	Altstadt	16																												
17	Prag	17																												
18	Böhmen	18																												
19	Carlstein	19																												
20	Königssaal	20																												
21	Meyerhöfen	21																												
22	Weltrus	24	detto	1846	II.	3	14	.	21	.	5	.	1	310	187	767	10	7½	43	80	10	8	.
23	Chotzen	25																												
24	Rumburg	26																												
25	Kladrub	28																												
26	Ransko	1	W. Norris in Wien	1846	II.	3	14	9	20	6	4	10	1	347	196	820	11	5	40½	80	10	8	3
27	Reichenberg	2																												
28	Strahov	3																												
29	Neustadt	105																												
30	Littau	106	J. Cockerill in Seraing	1845	II.	3	14	6	21	.	4	.	1	310	176	739	11	.	38	80	10	2	8
31	Mähren	107																												
32	Müglitz	108																												
33	Iglau	109																												
34	Stefanau	110																												
35	Lukavec	111																												
36	Hochstein	112																												
37	Wildenschwert	113																												
38	Landskron	114																												
39	Triebitz	115																												
40	Brandeis	116																												

Die Locomotive																									
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																			
							einen Kolben-				Trieb-räder-			gewicht im dienstfähigen Zustande								einen stand äusser Achsen tel von ander	
							Diameter von		Hub von		Diameter von		Paare	im Ganzen von	auf d. Triebrädern	eine totale Heizfläche von		Feuerröhren, jede in der Länge von		einen Kessel-Diameter von	einen Dampfdruck von		
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pf.	Fuss	Zoll
41	Kolin	119	J. Cockerill in Seraing	1845	II.	3	14	6	21	.	4	.	1	310	176	737	10	10½	38	80	10	3
42	Königgrätz	126																				
43	Pardubic	129																				
44	Leitmeritz	136																				
45	Theresienstadt	137																				
46	Austria	120	detto	1845	II.	3	14	6	21	.	4	10	1	314	180	737	10	10½	38	80	10	1
47	Poděbrad	122																				
48	Wiesenberg	124																				
49	Schönberg	127																				
50	Pilsen	128																				
51	Klattau	138																				
52	Saaz	139																				
53	Melnik	26	J. Meyer in Mühlhausen	1846	II.	3	13	6	24	.	4	.	1	368	196	783	12	.	43½	80	10	3
54	Planian	28																				
55	Beraun	29																				
56	Moldau	31																				
57	Königswart	32																				
58	Sazawa	33																				
59	Wyšehrad	51																				
60	Aussig	52	J. Maffei in München	1847	III.	4	14	6	23	.	4	.	2	452	321	910	13	6½	43½	80	11	7
61	Josefstadt	53																				
62	Marienbad	54																				
63	Niemes	56																				
64	Tetschen	40	W. Günther in W.-Neustadt	1848 und 1849	III.	4	15	.	23	1½	4	.	2	434	305	938	12	9	43½	80	12	.
65	Mileschau	41																				
66	Lobositz	42																				
67	Černosek	43																				
68	Ellbogen	44																				
69	Brüx	45																				
70	Rakonic	46																				
71	Schlan	47																				
72	Niedergrund	48																				
73	Raudnic	49																				
74	Troja	50																				
75	Rosenthal	51																				
76	Dux	52																				
77	Bodenbach	53																				
78	Kamenitz	54																				
79	Tabor	55																				
80	Warnsdorf	56																				
81	Schlesien	57																				
82	Iser	58																				
83	Haida	59																				
84	Laun	60																				
85	Kaufim	138	W.-Raaber Fabrik in Wien	1850	III.	4	15	.	22	1½	4	.	2	524	351	1048	13	11	44	80	11	11
86	Ossek	137																				
87	Joachimsthal	140																				
88	Rübezahl	139																				
89	Kremsier	141																				
90	Bubenč	143																				

Die Locomotive																										
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																				
							einen Kolben-				Trieb- räder-		Gewicht im dienstfähigen Zustande			Feuerröhren, jede in der Länge von		einen Kessel-Diameter von	einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von					
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	Diameter von		Hub von		Diameter von	Paare	im Ganzen	auf d. Triebräder von	eine totale Heizfläche von											
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pf.	Fuss	Zoll	Linien			
91	Rostok . .	145	W.-Rauber Fabrik in Wien	1850	III.	4	15	.	22	1½	4	.	2	524	351	1048	13	11	44	80	11	11	2			
92	Kralup . . .	144																								
93	Smečna . .	142																								
94	Kulm . . .	167	E. Kessler in Karlsruhe	1850	III.	4	15	6	21	3	4	.	2	470	302	964	12	9½	40	80	10	11	2			
95	Bilin . . .	168																								
96	Brünn . . .	256	J. Cockerill in Seraing	1848 und 1849	III.	4	15	6	21	3	4	.	2	460	344	940	12	4½	40½	80	12	.	.			
97	Karthaus . .	257																								
98	Blansko . .	258																								
99	Adamsthal .	259																								
100	Zwittau . .	260																								
101	Mühlhausen .	261																								
102	Friedberg .	304	detto	1852	III.	4	14	5½	23	1½	5	6	2	519	287	939	12	11½	39½	80	16	7	9			
103	Bunzlau . .	305																								
104	Znaim . . .	307																								
105	Přibram . .	306																								
106	Časlau . . .	308																								
107	Kosmanos .	309																								
108	Hohenelbe .	310																								
109	Jičin	311																								
110	Schneekoppe.	312																								
111	Buštěhrad .	313																								
112	Bösig . . .	314																								
113	Leipa . . .	315																								
114	Turnau . .	219	W.-Rauber Fabrik in Wien	1852 und 1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	531	346	1035	14	.	42	80	12	.	.			
115	Raitz . . .	220																								
116	Řip	221																								
117	Nachod . . .	222																								
118	Adersbach .	223																								
119	Nepomuk . .	226																								
120	Žiška-Berg .	224																								
121	Trautenau. .	225																								
122	Šarka . . .	228																								
123	Neuhaus . .	227																								
124	Neuwald . .	229																								
125	Falkenau . .	230																								
126	Prachin . .	231																								
127	Krumau . .	232																								
128	Hořovic . .	233																								
129	Eule	234																								
130	Chrudim . .	236																								
131	Bydžov . .	235																								
Auf der südlichen Bahn, Section I																										
1	Wien. . . .	.	W.-Rauber Fabrik in Wien	1841	0	3	10	2	17	6	4	.	1	220	145	314	7	8	35½	60	8	11	6			
2	Hietzing . .	.																								
3	Liechtenstein	.																								
4	Belvedere . .	.																								
5	Altmannsdorf	.																								

Die Locomotive																										
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																				
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	einen Kolben- Diameter von Zoll	Linien	Hub von Zoll	Linien	Triebräder- Diameter von Fuss	Zoll	Paare Stück	Gewicht im dienstfähigen Zustande im Ganzen von Ctr.	auf d. Triebrädern von Ctr.	eine totale Heizfläche von □ F.	Feuerröhren, jede in der Länge von Zoll	Linien	einen Kessel-Diameter von Zoll	einen Dampfdruck von Pf.	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Fuss	Zoll	Linien
6	Philadelphia	.	W. Norris in Philadelphia	1839	0	3	10	2	17	.	4	.	1	216	136	346	7	8	34	60	8	11	6
7	Baden	82		1839	I.	3	11	1	19	6	4	.	1	262	135	539	9	6	39	70	10	6	3
8	Vöslau	.	Sharp et Comp. in Manchester	1840 und 1841	I.	3	12	6	18	.	5	6	1	225	140	440	7	7	38	80	10	7	6
9	Brühl	.																					
10	Pressburg	.																					
11	Neustadt	.																					
12	Mödling	261	Hawthorn in Newcastle	1839	I.	3	10	2	17	6	5	.	1	229	136	329	7	8	38	60	8	11	6
13	Raab	225	R. Stephenson et Comp. in Newcastle	1840	I.	3	11	7	17	3	5	.	1	256	110	381	7	8	39½	80	10	8	3
14	Reichenau	223																					
15	Guttenstein	224																					
16	Rauhenstein	226																					
17	Gloggnitz	222	detto	1840	I.	3	10	2	17	3	5	.	1	220	155	267	7	2	38	80	10	4	3
18	Weilburg	7	W.-Raaber Fabrik in Wien	1842	I.	3	12	1	20	.	4	6	1	240	150	434	8	2	39	80	11	6	5
19	Brandhof	8																					
20	Schottwien	10	detto	1842	I.	3	12	6	18	.	5	.	1	235	165	507	7	9	38½	80	10	7	6
21	Thalhof	13	detto	1843																			
22	Brunn	12	detto	1843	I.	3	12	1	20	.	4	6	1	240	150	406	7	6	34	80	10	3	4
23	Höllenthal	.	Sharp et Comp. in Manchester	1842	II.	3	13	6	23	.	4	.	2	250	170	458	7	7	41	80	10	11	5
24	Neunkirchen	.																					
25	Meidling	14	W.-Raaber Fabrik in Wien	1844	II.	3	12	6	19	6	5	6	1	290	176	869	11	8	38	80	10	.	1
26	Haimburg	51	detto	1846	III.	4	15	4	21	6	4	6	2	315	210	752	12	.	38½	80	12	4	5
27	Wieselburg	46																					
28	Lanzendorf	49																					
29	Schwechat	52																					
30	Neusiedel	50	detto	1846	III.	4	15	4	21	6	4	6	2	315	210	752	12	9	38½	80	12	4	5
31	Esterház	84	detto	1848	III.	3	15	4	21	6	5		2	410	311	930	12	9	39½	80	15	9	4
32	Helenenthal	180	detto	1851	III.	3	15	4	22	.	5	6	2	410	311	930	12	9	39½	80	15	9	4
33	Theresienfeld	181																					
34	Liesing	188																					
35	Laxenburg	187																					
36	Kaiserbrunn	.	detto	1844	III.	4	15	.	22	.	4	6	2	381	274	697	12	9	39	80	12	.	2
37	Adlitzgraben	15																					
38	Ebenfurt	85	detto	1848	III.	3	15	4	22	.	4	.	2	487	360	1021	12	8	40	80	16	.	4
39	Triest	149	detto	1850	III.	3	15	4	22	.	4	.	2	487	360	1021	12	8	40	80	16	.	4
40	Kranichberg	210																					
41	Stixenstein	148																					
42	Kalksburg	209																					
43	Forchtenstein	.	detto	1848	III.	3	15	4	22	.	4	.	2	487	360	1021	12	8	40	80	16	1	4
44	Born	288	detto	1854	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39½	80	11	9	6
45	Delius	289																					
46	Siegenfeld	266																					
47	Rosenhügel	263																					
48	Sebenstein	267	detto	1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	515	340	1075	13	11	39½	80	11	9	6
49	Reichenstein	265																					
50	Hermannskogel	264																					
51	Schönbrunn	276	detto	1854	III.	3	13	3	22	6	5	6	2	480	310	1055	11	9	48	80	14	6	.
52	Merkenstein	277																					

Die Locomotive

führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																			
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	einen Kolben-Durchmesser von Zoll	einen Kolben-Durchmesser von Linien	einen Kolben-Hub von Zoll	einen Kolben-Hub von Linien	Triebräder-Durchmesser von Fuss	Triebräder-Durchmesser von Zoll	Triebräder-Paare Stück	Gewicht im dienstfähigen Zustande im Ganzen von Ctr.	Gewicht im dienstfähigen Zustande auf d. Triebräder von Ctr.	eine totale Heizfläche von □ F.	Feuerröhren, jede in der Länge von Fuss	Feuerröhren, jede in der Länge von Zoll	einen Kessel-Durchmesser von Zoll	einen Dampfdruck von Pf.	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Fuss	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Zoll	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Linien
53	Grosswardein	282	W.-Raaber Fabrik in Wien	1854	III.	3	13	3	22	6	5	6	2	480	310	1055	11	9	48	80	14	6	.
54	Rodaun	278																					
55	Felixdorf	59	detto	1847	IV.	3	17	.	22	.	4	6	3	490	490	1088	13	.	44¼	80	10	5	2
56	Leobersdorf	58																					
57	Fahrafeld	43	detto	1846	IV.	3	16	.	22	.	4	6	3	490	490	1088	13	.	44¼	80	10	5	2
58	Raxalpe	44																					
59	Bavaria	72	Maffei in München	1851	Preismaschinen für den Semmering	4	19	4	29	.	3	6	4	880	880	1576	14	.	36 hor. 60 vert.	102	20	1	.
60	Neustadt	73	W. Günther in W.-Neustadt	1851		4	12	6	24	.	3	6	4	924	924	1750	20	2	15 hor. 48 vert.	102	25	8	6
61	Vindobona	186	W.-Raaber Fabrik in Wien	1851		4	16	.	22	.	3	.	4	842	842	1594	10	11	48 hor. 60 vert.	102	15	.	.
62	Seraing	290	Cockerill in Seraing	1851		4	15	5	23	6	3	5	4	989	989	1704	10	2	41 hor. 45 vert.	85	26	.	10
63	Grünschacher	330	detto	1853	Engerth's System	3	18	.	23	2	3	5	3	1002	702	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
64	Wartenstein	331																					
65	Froschnitz	342																					
66	Aspang	336																					
67	Hirschwang	339	detto	1854	„	3	18	.	23	2	3	5	3	1002	702	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
68	Hofalpe	340																					
69	Hohe Veitsch	341																					
70	Kirchberg	344	detto	1854	„	3	18	.	23	2	3	5	5	1002	1002	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
71	Lanau	338																					
72	Langenwand	345																					
73	Nasswald	337																					
74	Prein	332	detto	1854	„	3	18	.	23	2	3	5	3	1002	702	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
75	Schwarza	333																					
76	Vorau	335																					
77	Emmerberg	334																					
78	Werning	343	detto	1854	„	3	18	.	23	2	3	5	5	1002	1002	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
79	Kapellen	232	E. Kessler in Karlsruhe	1853	„	3	18	.	23	2	3	5	3	1002	702	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
80	Mürzsteg	233																					
81	Abfaltersbach	235																					
82	Buchberg	237																					
83	Edlach	234																					
84	Eichberg	236																					
85	Gscheid	253	detto	1854	„	3	18	.	23	2	3	5	3	1002	702	1400	14	7	48 hor. 50 vert.	100	19	7	11
86	Heukoppe	239																					
87	Sonnenstein	254																					
88	Weinzettelwand	238																					

Auf der südlichen Bahn, Section II

1	Gratz	17	W.-Raaber Fabrik in Wien	1844	II.	3	15	.	22	.	4	.	1	334	182	580	9	4	41½	80	9	2	5
2	Brandhof	19																					
3	Vordernberg	20																					
4	Eisenerz	21																					

Die Locomotive																										
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																				
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	einen Kolben- Diameter von Zoll	einen Kolben- Diameter von Linien	einen Kolben- Hub von Zoll	einen Kolben- Hub von Linien	Triebräder- Diameter von Fuss	Triebräder- Diameter von Zoll	Triebräder- Paare Stück	Gewicht im dienstfähigen Zustande im Ganzen von Ctr.	Gewicht im dienstfähigen Zustande auf Triebräder von Ctr.	eine totale Heizfläche von □F.	Feuerröhren, jede in der Länge von Fuss	Feuerröhren, jede in der Länge von Zoll	einen Kessel-Diameter von Zoll	einen Dampfdruck von Pf.	einen Abstand der äussersten Achsen tel von ander Fuss	einen Abstand der äussersten Achsen tel von ander Zoll
5	Maria-Zell	22	W.-Raaber Fabrik in Wien	1845	II.	3	15	.	22	.	4	.	1	334	182	580	9	4	41½	80	9	2
6	Kindberg	23																				
7	Badl	24																				
8	Pettau	25																				
9	Peggau	27																				
10	Villach	29																				
11	Strassengel	28	detto	1845	II.	3	15	.	22	.	4	6	1	343	199	580	9	4	41½	80	9	2
12	Aussee	32																				
13	Laibach	42	detto	1846	II.	3	14	.	22	.	4	6	1	348	198	652	9	8	40	80	9	4
14	Leoben	18	detto	1844	III.	4	15	.	22	.	4	.	2	374	222	580	9	4	41½	80	9	2
15	Marburg	26	detto	1845	III.	4	15	.	22	.	4	.	2	374	222	580	9	4	41½	80	9	2
16	Weixelburg	30	detto	1845	III.	4	15	.	22	.	4	6	2	383	239	580	9	4	41½	80	9	2
17	Krainburg	31																				
18	Admont	33																				
19	Adria	34																				
20	Leitersberg	35																				
21	Drau	36		1845																		
22	Kärnthen	37	detto	und	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	381	274	940	12	1	42½	80	12	1
23	Krain	38		1846																		
24	Strass	39																				
25	Enns	40																				
26	Lippoglau	41																				
27	Gleichenberg	310																				
28	Bruck	311																				
29	Mur	312																				
30	Mürz	313																				
31	Mürzzuschlag	314	W. Norris in Philadelphia	1846	III.	4	14	.	19	.	3	5	2	337	236	877	11	4	41	70	12	6
32	Kapfenberg	315																				
33	Langenwang	316																				
34	Neuberg	317																				
35	Wartberg	318																				
36	Stainz	319																				
37	Ocean	331																				
38	Save	332																				
39	Grossglockner	333																				
40	Donau	334																				
41	Terglou	335																				
42	Idria	336	detto	1846	III.	4	13	6	19	.	3	5	2	315	210	744	11	.	39½	70	12	4
43	Timavo	337																				
44	Pack	338																				
45	Loibl	339																				
46	Istria	340																				
47	Tergesteo	341																				
48	Wechsel	342																				
49	Cilli	76																				
50	Steinbrück	87	W.-Raaber Fabrik in Wien	1848	II.	4	14	.	22	.	4	6	2	407	297	655	12	1	39	80	12	1
51	Tüffer	92		und																		
52	Rohitsch	93		1849																		
53	Klagenfurt	94																				

Die Locomotive																												
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																						
						Räderpaare	einen Kolben-				Triebräder-			Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von	Feuerröhren, jede		einen Kessel-Diameter von	einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von		
die Post-Nr.	den Namen	die Fabrik-Nr.	in der Fabrik	im Jahre			Diameter von		Hub von		Diameter von		Paare	im Ganzen von	auf d. Triebrädern von		in der Länge von							
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pf	Fuss	Zoll	Linien
54	Treffen . . .	95																										
55	Sagor . . .	98																										
56	Prevali . . .	99																										
57	Wolfsberg .	100	W.-Neuber	1848																								
58	Ferlach . .	101	Fabrik in	und	II.	4	14	.	22	.	4	6	2	407	297	655	12	1	39	80	12	1	.
59	Rann . . .	103	Wien	1849																								
60	Adelsberg .	104																										
61	Zirknitz . .	107																										
62	Pontafel . .	108																										
63	Planina . . .	109																										
64	Gottschee . .	110																										
65	Leibnitz . .	111																										
66	Karst . . .	112																										
67	Pragerhof .	113																										
68	Wannersdorf.	114																										
69	Reiffenstein .	115																										
70	Salloch . . .	116		1849																								
71	Spielfeld . .	117	detto	und	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	425	355	920	12	5	42½	80	11	11	8
72	St. Georgen .	118		1850																								
73	St. Andrä . .	119																										
74	Mühlstadt .	123																										
75	Pirano . . .	124																										
76	Pola	125																										
77	St. Veit . .	126																										
78	Triest . . .	127																										
79	Quarnero . .	128																										
80	Judenburg .	131																										
81	Eibiswald . .	129																										
82	Görz	132																										
83	Bleiberg . .	133	detto	1850	II.	4	14	.	22	.	4	6	2	407	297	655	12	1	39	80	12	1	.
84	Duino . . .	135																										
85	Monfalcone .	136																										
86	San	130																										
87	Gradisca . .	134																										
88	Wochein . .	251																										
89	Schöckel . .	252																										
90	Donatiberg .	253																										
91	Bacher . . .	254	detto	1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	516	340	1049	14	.	$\frac{41\frac{1}{2}}{43\frac{1}{2}}$	80	11	8	6
92	Kunnberg . .	255																										
93	Lavant . . .	256																										
94	Gurk . . .	257																										
95	Lassnitz . .	258																										
96	Sulm . . .	259																										
97	Vogleina . .	260	detto	1853	III.	4	15	3	22	.	4	.	2	516	340	1049	14	.	$\frac{41\frac{1}{2}}{43\frac{1}{2}}$	80	11	8	6
98	Sauerbrunn .	261																										
99	Sulzbach . .	262																										

Die Locomotive																												
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																						
die Post-Nr.	den Namen	die Fabrika-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	einen Kolben- Diameter von Zoll	einen Kolben- Diameter von Linien	einen Kolben- Hub von Zoll	einen Kolben- Hub von Linien	Triebräder- Diameter von Fuss	Triebräder- Diameter von Zoll	Triebräder- Paare Stück	Gewicht im dienstfähigen Zustande im Ganzen von Ctr.	Gewicht im dienstfähigen Zustande auf d. Triebrädern von Ctr.	eine totale Heizfläche von □ F.	Feuerröhren, jede in der Länge von Fuss	Feuerröhren, jede in der Länge von Zoll	einen Kessel-Diameter von Zoll	einen Dampfdruck von Pf.	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Fuss	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Zoll	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von Linien
Auf der südöstlichen Bahn																												
1	Debreczin	125	J. Meyer in Mühlhausen	1845	0	3	14	6	17	6	6	.	1	302	124	545	8	1	36	80	11	2	.
2	Pest	121	J. Cockerill in Seraing	1845	II.	3	14	6	21	3	4	9	1	342	194	735	11	2	37	80	10	.	.
3	Posony	130																					
4	Buda	123																					
5	Pannonia	125																					
6	Neográd	163	detto	1846	II.	3	14	6	21	3	4	9	1	342	194	735	11	2	37	70	8	6	.
7	Estergom	164																					
8	Komárom	165																					
9	Vácz	162																					
10	Hont	166																					
11	Borsod	167																					
12	Nyitra	168																					
13	Héves	169																					
14	Bécs	53	W.-Raaber Fabrik in Wien	1846	II.	3	14	.	22	.	5	6	1	444	178	870	13	.	37	80	10	5	.
15	Nador	343	W. Norris in Philadelphia	1846	III.	4	14	6	19	3	3	10	2	337	236	855	12	1	42	80	12	4	.
16	István	344																					
17	Czegléd	54	W.-Raaber Fabrik in Wien	1847	III.	3	15	3	22	.	5	.	2	487	362	1014	13	1	42	80	10	6	.
18	Abony	55																					
19	Pilis	56																					
20	Viszegrád	80																					
21	Monor	57																					
22	Alberti	64																					
23	Irsa	65																					
24	Szolnok	78																					
25	Nagy-Maros	79																					
26	Bihar	81																					
27	Üllö	66																					
28	Csillag	120	detto	1850	III.	3	15	3	22	.	5	.	2	487	362	1014	13	1	42	80	10	6	.
29	Deáki	163																					
30	Diószeg	162																					
31	Nagy-Körös	90	detto	1848	III.	3	15	3	22	.	4	.	2	486	365	1014	13	1	42	80	10	9	.
32	Villam	91																					
33	Arad	121	detto	1850 und 1851	III.	3	15	3	22	.	4	.	2	486	365	1014	13	1	42	80	10	9	.
34	Kecskemét	122																					
35	Szt. Miklós	164																					
36	Nána	165																					
37	Kövesd	166																					
38	Vecsés	167																					
39	Léva	168																					
40	Tatra	169																					
41	Gyula	169	E. Kessler in Karlsruhe	1851	III.	3	15	4	21	.	4	.	2	449	343	980	12	11	37	80	10	5	
42	Bars	170																					
43	Palota	171																					
44	Monostor	172																					

Die Locomotive																													
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																							
							einen Kolben-				Trieb-räder-			Gewicht im dienstfähigen Zustande											einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von		
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	Diameter von		Hub von		Diameter von		Paare	im Ganzen von	auf d. Triebräder von	eine totale Heizfläche von	Feuerröhren, jede in der Länge von		einen Kessel-Diameter von	einen Dampfdruck von								
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□ F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pf.	Fuss	Zoll	Linien						
45	Verőcze	61	W. Günther in W.-Neustadt	1850 und 1851	III.	3	15	.	23	.	4	.	2	448	350	890	13	5	37	80	10	.	.						
46	Szered	62																											
47	Holič	63																											
48	Tokaj	64																											
49	Ipoly	65																											
50	Garan	66																											
51	Vágh	67																											
52	Weidritz	68																											
53	Galantha	68	J. Maffei in München	1851	III.	3	14	6	21	.	4	.	2	456	331	890	13	7	37	80	10	11	6						
54	Sellye	69																											
55	Udvard	70																											
56	Szobb	71																											
57	Erős	60	W.-Rauber Fabrik in Wien	1847	IV.	3	16	.	24	.	4	.	3	520	520	1344	13	9	42	80	10	6	.						
58	Ersek-Újvár	61																											
59	Duna	63																											
60	Tisza	62																											
61	Somarja	182	detto	1851	III.	3	12	9	22	.	5	6	2	437	262	860	11	3	37	80	14	.	.						
62	Galgócz	183																											
63	Hatvan	184																											
64	Cserhat	185																											
65	Baziny	69	W. Günther in W.-Neustadt	1851	III.	3	15	.	23	.	5	6	2	460	335	996	13	11	37	80	10	7	.						
66	Dévén	70																											
67	Losonez	71																											
68	Rákos	72																											
69	Szegedin	73	detto	1852	III.	3	15	.	23	.	4	.	2	445	325	1000	13	6	37	80	10	6	.						
70	Temesvár	74																											
71	Tyrnau	75																											
72	Schemnitz	76																											
73	Leopoldstadt	77																											
74	Gönyö	78																											
75	Raab	79																											
76	Wieselburg	80																											
77	Mezőhegyes	83	detto	1852 und 1853	III.	3	15	.	23	.	4	.	2	442	317	1000	13	6	37	80	10	8	.						
78	Felegyháza	84																											
79	Kis-Telek	85																											
80	Szathmár	86																											
81	Bábolna	82																											
82	Csongrád	87	detto	1852 und 1853	III.	3	15	.	23	.	4	.	2	442	317	1000	13	6	37	80	10	8	.						
83	Horgos	89																											
84	Makó	88																											
85	Theresiopel	90																											
86	Szombor	91																											
87	Bács	93																											
88	Maros	92																											
89	Hegyallya	94																											
90	Matra	95																											
91	Fatra	96																											
92	Csepel	97																											
93	Békés	98																											

Die Locomotive																														
führen			wurden erzeugt		gehören zur Kategorie	haben																								
						einen Kolben-				Trieb-räder-			Gewicht im dienstfähigen Zustande		eine totale Heizfläche von	Feuerröhren, jede in der Länge von		einen Kessel-Diameter von	einen Dampfdruck von	einen Abstand der äussersten Achsenmittel von einander von		
die Post-Nr.	den Namen	die Fabriks-Nr.	in der Fabrik	im Jahre		Räderpaare	Diameter von		Hub von		Diameter von		Paare	im Ganzen von	auf d. Triebrädern von														
							Zoll	Linien	Zoll	Linien	Fuss	Zoll	Stück	Ctr.	Ctr.	□F.	Fuss	Zoll	Zoll	Pf.	Fuss	Zoll	Linien
46	Adige . . .	34	W. Günther in W.-Neustadt	1849	III.	3	15	.	23	.	4	.	2	446	334	729	10	9	$41\frac{1}{2}$	$76\frac{3}{4}$	10	2	.
47	Mincio . . .	35																					
48	Cabotta . .	36																					
49	Orseolo . .	37																					
50	Sansovino . .	38																					
51	Tiziano . . .	39																					
52	Serio . . .	68	W.-Raaber Fab. in Wien	1846	III.	3	15	.	22	.	4	.	2	396	292	881	10	11	$41\frac{3}{4}$	70	10	2	.
53	Oglio . . .	69																					
54	Sforza . . .	.	J. Meyer in Mühlhausen	1844	0	3	15	5	17	4	6	.	1	321	160	465	7	$8\frac{1}{2}$	$39\frac{1}{2}$	51	11	1	
55	Alciato . . .	.																					
56	Muzza . . .	.																					
57	Ariberto . .	.																					
58	Colombo . .	.	detto	1844	0	3	14	5	17	4	5	9	1	330	165	461	7	$10\frac{3}{4}$	$39\frac{1}{2}$	$57\frac{1}{2}$	10	3	
59	Archimede .	.																					
60	Adda . . .	.	Sharp & Rob.	1841	0	3	12	.	17	5	5	6	1	230	96	604	8	$\frac{3}{4}$	36	51	10	11	
61	Lambro . .	.	Rennie in London	1839	0	3	12	7	17	4	5	4	1	212	88	460	8	3	39	51	10	4	
62	Lombarda .	.																					
63	Milano . . .	.	detto	1839	0	3	12	8	17	4	5	4	1	223	93	447	8	$4\frac{1}{2}$	39	51	10	7	.
64	Brianza . . .	66	J. Cockerill in Seraing	1840	0	3	12	.	17	3	5	4	1	227	95	416	8	$1\frac{1}{2}$	40	51	10	9	
65	Como . . .	120																					
66	Ercole . . .	126	E. Kessler in Karlsruhe	1848	II.	4	13	6	23	.	4	9	2	411	240	784	11	$5\frac{1}{2}$	$\frac{37}{39\frac{1}{2}}$	64	13	10	3
67	Enrichetta .	122																					
68	Matilde . . .	128																					
69	Eolo	123																					
70	Napoleone .	129																					
71	Bergamo . .	2	Eigene Regie (Werkst. in Verona)	1854	III.	3	16	$8\frac{1}{2}$	22	$9\frac{1}{2}$	4	9	2	480	360	872	11	8	48	$76\frac{3}{4}$	9	10	7
72	Udine . . .	3																					
73	Pordenone .	122																					
74	Mella . . .	120	W. Günther in W.-Neustadt	1854	III.	3	15	.	23	2	4	.	2	510	380	1024	13	$4\frac{1}{2}$	45	$76\frac{3}{4}$	10	6	3
75	Meduna . .	121																					
76	Lonigo . . .	123																					
77	Montecchio .	124																					
78	Codroipo . .	125																					
79	Tagliamento	285	W.-Raaber Fabrik in Wien	1854	III.	3	15	1	22	.	5	6	2	520	390	1082	12	4	45	$76\frac{3}{4}$	14	6	.
80	Lonato . . .	286																					
81	Piave . . .	287																					

2. Stand der Tender.

Die Tender führen die Nummern	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Räderpaare
Auf der nördlichen Bahn				
1 — 6	6	W. Günther in W.-Neustadt	1845	2
7 — 10	4	J. Cockerill in Seraing	1845	2
12 — 18	7			
19 — 30	12	detto	1845 und 1846	2
31 — 43	13	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1845 und 1846	2
44 — 46	3	W. Norris in Wien	1846	2
47 — 50	4	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1845 und 1846	2
52 — 54	3			
55 — 60	6	J. Cockerill in Seraing	1845 und 1846	2
61 — 63	3	Maschinen-Fabrik am Tabor in Wien	1846	2
64 — 87	24	detto	1848	2
88 — 92	5	V. Prick in Wien	1852	3
93 — 97	5	G. Sigl in Wien	1853	3
98 — 103	6	V. Prick in Wien	1853	3
105 — 112	8			
113 — 114	2	W.-Raaber Fabrik in Wien	1854	3
Auf der südlichen Bahn, Section I				
1	1	W. Norris in Philadelphia	1839	2
2	1	Hawthorn in Newcastle	1839	2
3	1	Sharp & Robert in Manchester	1840	2
4	1	W.-Raaber Fabrik in Wien	1840	2
5 — 9	5	R. Stephenson in Newcastle	1840	2
10 — 14	5	W.-Raaber Fabrik in Wien	1841	2
15 — 16	2	Sharp & Robert in Manchester	1841	2
17 — 18	2	detto	1842	2
19 — 21	3	W.-Raaber Fabrik in Wien	1842	2
22 — 23	2	detto	1843	2
24 — 25	2	detto	1844	2
26 — 27	2	detto	1844	3
28 — 34	7	detto	1846	3
35 — 36	2	detto	1847	3
37 — 39	3	detto	1848	3
40 — 43	4	detto	1850	3
44 — 47	4	detto	1851	3
48	1	J. Maffei in München	1851	3
49	1	W.-Raaber Fabrik in Wien	1851	3
50	1	J. Cockerill in Seraing	1851	2
51 — 55	5	W.-Raaber Fabrik in Wien	1853	3
56 — 62	7	detto	1854	3
63 — 64	2	detto	1854	2
Auf der südlichen Bahn, Section II				
1 — 5	5	W.-Raaber Fabrik in Wien	1844	2
6 — 8	3	detto	1845	2
9 — 11	3	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1844	2
12 — 15	4	detto	1844	2
16 — 27	12	W.-Raaber Fabrik in Wien	1845	2
28 — 30	3	detto	1846	2
31 — 40	10	W. Norris in Philadelphia	1846	2
41 — 44	4	W.-Raaber Fabrik in Wien	1848	2
45 — 56	12	detto	1849	2
57 — 59	3	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1849	2
60 — 64	5	W. Norris Gläubiger in Wien	1849	2
65 — 71	7	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1849	2
72 — 73	2	W. Norris Gläubiger in Wien	1851	2
74 — 75	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1852	3
76 — 87	12	detto	1853	3
Auf der südöstlichen Bahn				
1 — 3	3	J. Cockerill in Seraing	1845	2
4	1	J. Meyer in Mühlhausen	1845	2
5 — 6	2	J. Cockerill in Seraing	1846	2
7	1	W.-Raaber Fabrik in Wien	1846	2
8	1	J. Cockerill in Seraing	1846	2
9 — 10	2	W. Norris in Philadelphia	1846	2
11 — 12	2	J. Cockerill in Seraing	1846	2
13 — 16	4	detto	1847	2
17 — 23	7	W.-Raaber Fabrik in Wien	1847	3
24 — 34	11	detto	1850	3
35 — 38	4	detto	1851	3
39 — 41	3	V. Prick in Wien	1851	3
42 — 43	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
44	1	V. Prick in Wien	1851	3
45 — 46	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
47 — 48	2	V. Prick in Wien	1851	3
49	1	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
50	1	V. Prick in Wien	1851	3
51 — 52	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
53	1	V. Prick in Wien	1851	3

Die Tender				
führen die Nummern	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Räderpaare
54	1	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
55	1	V. Prick in Wien	1851	3
56	1	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
57	1	V. Prick in Wien	1851	3
58	1	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1851	3
59	1	V. Prick in Wien	1851	3
60— 63	4	W.-Raaber Fabrik in Wien	1851	3
64	1	V. Prick in Wien	1851	3
65— 66	2	W.-Raaber Fabrik in Wien	1851	3
67— 68	2	detto	1852	3
69— 73	5	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1852	3
74 — 91	18	V. Prick in Wien	1853	3
92— 97	6	detto	1853	3
98— 99	2	detto	1854	3
100	1	W. Günther in W.-Neustadt	1854	3
101—104	4	V. Prick in Wien	1854	3
105—106	2	W.-Raaber Fabrik in Wien	1854	3
107	1	V. Prick in Wien	1854	3
108 109	2	W.-Raaber Fabrik in Wien	1854	3
110	1	V. Prick in Wien	1854	3
111—114	4	W. Günther in W.-Neustadt	1854	3
Auf der östlichen Bahn				
1— 6	6	A. Borsig in Berlin	1847	3
7— 8	2	detto	1849	3
11	1	J. Cockerill in Seraing	1845	2

Die Tender			
führen die Nummern	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre
51	1	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1853
104	1	V. Prick in Wien	1853

Anmerkung: die Tender Nr. 11, 51 und 104 sind von der nördl. Bahn an die östliche geliehen worden.

Auf der lombardisch-venezianischen Bahn			
1	1	W.-Raaber Fabrik in Wien	1842
2— 8	7	Sharp & Robert in Manchester	1842
9	1	detto	1842
10 — 13	4	Sharp & Broth. in Manchester	1843
14 — 15	2	J. Meyer in Mühlhausen	1844
16 — 17	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1847
18 — 23	6	J. Maffei in München	1852
24 — 27	4	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1847
28 — 35	8	detto	1849
36 — 42	7	J. Maffei in München	1852
43 — 45	3	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1849
46 — 49	4	J. Meyer in Mühlhausen	1844
50 — 51	2	Maschin.-F. am Tabor in Wien	1846
52	1	Sharp & Robert in Manchester	1841
53	1	J. Cockerill in Seraing	1840
54 — 56	3	Rennie in London	1839
57 — 62	6	E. Kessler in Karlsruhe	1849
63	1	W. Günther in W.-Neustadt	1854
64	1	Eigene Regie in der Werkstätte zu Verona	1854
65 — 69	5	W. Günther in W.-Neustadt	1853
70 — 72	3	W.-Raaber Fabrik in Wien	1853
73 — 78	6	V. Prick in Wien	1854
79	1	Eigene Regie in der Werkstätte zu Verona	1855

3. Stand der Wagen.

Auf der nördlichen Bahn

a. Die Personen-Wagen.

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Hofwagen	1	Heindorfer, Wien	1845	4
I. u. II. Cl. combinirt	10	detto	1845	4
	4	J. Spiring, Wien	1845	4
	2	W.-Raaber F., Wien	1846	4
	11	Moser u. Heindorfer	1848	4
I. II. u. III. Cl. comb.	14	J. Spiring, Wien	1849	4
II. Classe	7	Heindorfer, Wien	1845	4
	4	J. Spiring, Wien	1845	4
	6	W.-Raaber F., Wien	1847	4
II. u. III. Cl. comb.	8	J. Spiring, Wien	1848 und 1849	4
	13	W.-Raaber F., Wien	1853	4
III. Classe	18	Heindorfer, Wien	1845	4
	5	E. Kraft, Moser und Angele, Wien	1845	4
	14	W.-Raaber F., Wien	1848	4
	8	J. Spiring, Wien	1849	4
	18	detto	1853	4
Summe	143			

b. Die Lastwagen.

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit $\frac{IV}{1}$	16	W.-Raaber F., Wien	1848	4
	12	E. Kraft, Wien	1853	4
Grosse gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit $\frac{IV}{2}$	30	E. Kraft, Moser u. Angele, Wien	1854	4
	84	Heindorfer, Wien	1845	4
	46	W. Norris, Wien	1846	4
	86	W.-Raaber F., Wien	1846 und 1847	4
	10	J. Spiring, Wien	1848 und 1849	4
	21	Heindorfer, Wien	1848	4
	33	W.-Raaber F., Wien	1848	4
	50	Eisenw. Witkowitz	1848	4
	68	Ringhofer, Prag	1853	4
	50	J. Spiring, Wien	1853	4
	11	Maschin.-F.Esslingen	1853	4
	32	Ringhofer, Prag	1854	4
	22	J. Spiring, Wien	1854	4
	29	Maschin.-F.Esslingen	1854	4
Grosse offene Lastwagen, bezeichnet mit $\frac{IV}{3}$	10	Heindorfer, Wien	1845	4
	32	H. D. Schmid, Wien	1847	4
	8	F. Beitl, Prag	1849 und 1850	4
	20	W.-Raaber F., Wien	1848	4
	20	F. Beitl, Prag	1852	4
	54	W.-Raaber F., Wien	1852	4
	86	Maschf. a. Tabor, Wien	1853	4
	40	Maschin.-F.Esslingen	1853	4
Grosse Viehwagen für Borstenvieh, bezeichnet mit $\frac{IV}{4}$	12	W.-Raaber F., Wien	1848	4
Kleine Postwagen, bezeichnet mit $\frac{V}{1}$	3	Heindorfer, Wien	1845	2
	3	J. Spiring, Wien	1845	2
	4	Moser & Angele, Wien	1847	2
Kleine gedeckte Lastwagen mit Plattform, bezeichnet mit $\frac{V}{2}$	14	Heindorfer, Wien	1848	2
	14	Eisenw. Witkowitz	1845	2
	22	Heindorfer, Wien	1845	2
	5	J. Spiring, Wien	1845	2
	22	Moser, Wien	1848	2
	37	Heindorfer, Wien		
	1	Kraft, Moser und Angele, Wien	1845	2
Kleine gedeckte Lastwagen ohne Plattform, bezeichnet mit VI	11	J. Spiring, Wien	1847	2
	4	Moser, Wien	1848	2
	12	Heindorfer, Wien	1845	2
	18	J. Spiring, Wien	1845	2
Kleine offene Last- u. Equipage-Wagen, bezeichnet mit VII	6	W.-Raaber F. Wien	1845	2
	24	Heindorfer, Wien	1846	2
	20	J. Spiring, Wien	1847	2
	4	E. Kraft, Wien	1848	2
Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	20	Heindorfer, Wien	1845	2
	4	E. Kraft, Wien	1848	2
Kleine Borstenviehwagen	8	J. Spiring, Wien	1845	2
	8	E. Kraft, Wien	1846	2
Kleine Federviehwagen	2	J. Spiring, Wien	1846	2
	2	E. Kraft, Wien	1846	2
Summe	1150			

Auf der südlichen Bahn, Section I

a. Die Personen-Wagen.

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Hofwagen	1	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
I. Classe	7	detto	„	4
	5	detto	„	3

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
I. u. II. Cl. combinirt	15	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
	10	detto	1854	4
	4	Thielemann & Eggena, Kassel	1854	4
II. Classe	15	W.-Raaber F., Wien	1854	4
	26	detto	1854	4
	4	Thielemann & Eggena, Kassel	1854	4
II. u. III. Cl. combinirt	6	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
III. Classe	36	detto	„	4
	27	detto	„	4
	23	detto	„	4
	9	detto	„	4
Summe	188			

b. Die Lastwagen.

Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit IV	15	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
	3	E. Kraft, Wien	1854	4
Grosse gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit IV	111	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
	6	detto	„	3
	13	H. D. Schmid, Wien	1853	4
	45	detto	1854	4
	48	J. Spiring, Wien	1854	4
Grosse offene Lastwagen, bezeichnet mit IV	64	W.-Raaber F., Wien	unbekannt	4
	3	detto	„	3
Borstenviehwagen, bezeichnet mit IV	8	detto	„	4
Kleine gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit V	15	detto	„	2
Kohlenwagen, bezeichnet mit VI	42	detto	„	2
Kleine offene Lastwagen, bezeichnet mit VII	42	detto	„	2
Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	10	detto	„	2
Langholzwagen, bezeichnet mit IX	3	detto	„	4
Holzwagen, bezeichnet mit X	3	detto	„	4
Summe	431			

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Auf der südlichen Bahn, Section II				
a. Die Personen-Wagen.				
Hofwagen	1	W.-Raaber F., Wien	1844	4
Salonwagen	1	detto	1854	4
I. u. II. Cl. combinirt	3	detto	1844	4
	8	detto	1845	4
	6	detto	1848	4
	2	detto	1849	4
II. Classe	3	detto	1844	4
	6	detto	1845	4
	10	W. Norris, Wien	1846	4
	2	W.-Raaber F., Wien	1849	4
II. u. III. Cl. combinirt	2	J. Spiring, Wien	1849	4
III. Classe	11	W.-Raaber F., Wien	1844	4
	11	detto	1845	4
	10	detto	1846	4
	4	detto	1849	4
	9	J. Spiring, Wien	1849	4
	2	Eigene Regie	1854	4
Summe	95			
b. Die Lastwagen.				
Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit $\frac{IV}{1}$	3	W.-Raaber F., Wien	1847	4
	3	detto	1848	4
	12	E. Kraft, Wien	1853	4
	1	Eigene Regie, Gratz	1853	4
	6	E. Kraft, Wien	1854	4
	1	Eigene Regie, Gratz	1854	4
Grosse gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit $\frac{IV}{2}$	19	W.-Raaber F., Wien	1844	4
	93	detto	1845	4
	48	detto	1846	4
	50	detto	1847	4
	57	detto	1849	4
	3	H. D. Schmid, Wien	1849	4
	24	Eigene Regie, Gratz	1853	4
	12	und Laibach	1854	4
	113	H. D. Schmid, Wien	1853	4
Grosse offene Lastwagen, bezeichnet mit $\frac{V}{3}$	10	W.-Raaber F., Wien	1847	4
	4	detto	1849	4
	21	H. D. Schmid, Wien	1849	4
	12	W.-Raaber F., Wien	1851	4
	12	J. Spiring, Wien	1851	4
	12	Heindorfer, Wien	1851	4
	12	H. D. Schmid, Wien	1851	4
	64	W.-Raaber F., Wien	1853	4

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Grosse Viehwagen für Borstenvieh, bezeichnet mit IV/4	6	W.-Raaber F., Wien	1850	4
Kleine gedeckte Lastwagen mit Plattform, bezeichnet mit V/2	8	detto	1844	2
	34	detto	1845	2
	3	detto	1846	2
	17	detto	1849	2
Kleine gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit VII	12	detto	1844	2
	34	detto	1845	2
	1	detto	1846	2
	16	A. Moser, Wien	1849	2
Kleine offene Last- u. Equipage-Wagen, bezeichnet mit VII	41	W.-Raaber F., Wien	1844	2
	13	detto	1845	2
	6	detto	1846	2
	24	J. Spiring, Wien	1847	2
Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	6	W.-Raaber F., Wien	1845	2
	2	Heindorfer, Wien	1846	2
Summe	815			

Auf der südöstlichen Bahn

a. Die Personen-Wagen.

Hofwagen	1	Eigene Regie, Pest	1847	4
I. u. II. Cl. combinirt	9	detto	1846	4
	1	W.-Raaber F., Wien	1847	4
	6	Eigene Regie, Pest	1848	4
	4	detto	1849	4
	1	W.-Raaber F., Wien	1849	3
	6	detto	1851	4
	2	detto	1854	4
II. Classe	13	Eigene Regie, Pest	1846	4
	6	detto	1848	4
	6	detto	1849	4
	9	W.-Raaber F., Wien	1851	4
	26	detto	1854	4
II. u. III. Cl. comb.	4	Eigene Regie, Pest	1846	4
	8	detto	1848	4
III. Classe	6	detto	1846	4
	8	detto	1848	4
	1	detto	1849	4
	15	W.-Raaber F., Wien	1851	4
Summe	132			

b. Die Lastwagen.

Die Wagen sind eingetheilt in	mit der Zahl von Stücken	wurden erzeugt in der Fabrik	im Jahre	haben Achsen
Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit IV/1	7	W.-Raaber F., Wien	1847	3
	4	detto	1848	3
	2	Eigene Regie, Pest	1848	3
	2	detto	1849	3
	4	detto	1852	4
	4	detto	1853	3
	9	Eigene Regie (durch Umstaltung im J. 1854 aus IV/2)	1849	3
	13	E. Kraft, Wien	1854	4
Grosse gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit IV/2	1	W.-Raaber F., Wien	1846	3
	84	detto	1847	3
	27	Eigene Regie, Pest	1847	3
	25	detto	1849	3
	30	detto	1850	4
	40	W.-Raaber F., Wien	1851	4
	30	Eigene Regie, Pest	1851	3
	35	J. Spiring, Wien	1852	4
	26	Eigene Regie, Pest	1852	4
	30	W.-Raaber F., Wien	1852	4
	95	H. D. Schmid, Wien	1853	4
	30	J. Spiring, Wien	1853	4
	30	Eigene Regie, Pest	1853	4
	171	H. D. Schmid, Wien	1854	4
	91	J. Spiring, Wien	1854	4
	20	Ringhofer, Prag	1854	4
	40	Eigene Regie, Pest	1854	4
Grosse offene Lastwagen, bezeichnet mit IV/3	34	detto	1847	3
	16	W.-Raaber F., Wien	1847	3
	31	Eigene Regie, Pest	1849	3
	110	W.-Raaber F., Wien	1853	4
	14	Maschin.-Fab. am Tabor in Wien	1853	4
	6	W.-Raaber F., Wien	1853	4
Grosse Viehwagen für Borstenvieh, bezeichnet mit IV/4	24	Eigene Regie, Pest	1848	4
	20	W.-Raaber F., Wien	1854	4
	20	H. D. Schmid, Wien	1854	4
Grosse Viehwagen für Ochsen, bezeichnet mit IV/4	100	W.-Raaber F., Wien	1852	4
	20	detto	1853	4
Kleine Postwagen, bezeichnet mit V/1	6	Strodl & Heindorfer, Wien	1847	2
	2	J. Spiring, Wien	1847	2
Kleine gedeckte Lastwagen ohne Plattform, bezeichnet mit VI	16	Strodl & Heindorfer, Wien	1847	2
	4	J. Spiring, Wien	1847	2
	1	Moser, Wien	1849	2
	1	Eigene Regie, Pest	1849	2

Die Wagen				
sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre	
Kleine offene Last-u. Equipage-Wagen, bezeichnet mit VII	12	J. Spiring, Wien	1847	2
	10	Eigene Regie, Pest	1848	2
	10	J. Spiring, Wien	1848	2
	12	W.-Raaber F., Wien	1850	2
Schotterkarren	30	Eigene Regie, Pest	1850	2
	144	detto	1846 bis 1850	2
Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	1	J. Spiring, Wien	1847	2
	6	Eigene Regie, Pest	1847	2
	23	detto	1852	2
Summe	1523			

Auf der östlichen Staatsbahn

a. Die Personen-Wagen.

I. und II. Cl. comb.	4	Werkstätte der oberschlesischen Bahn, Breslau	1847	3
	1	detto	1847	2
II. Classe	1	detto	1847	2
III. Classe	10	detto	1847	2
	2	detto	1847	2
Summe	18			

b. Die Lastwagen.

Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit IV/1	6	Werkstätte der oberschlesischen Bahn, Breslau	1847	3
Grosse gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit IV/2	4	detto	1847	4
	25	detto	1847	3
	20	J. Spiring, Wien	1853	4
Grosse offene Lastwagen, bezeichnet mit IV/3	4	Werkstätte der oberschlesischen Bahn, Breslau	1847	4
	25	detto	1847	3
	20	W.-Raaber F., Wien	1853	4
Kleine Postwagen, bezeichnet mit V/1	2	Werkstätte der oberschlesischen Bahn, Breslau	1847	2
	4	detto	1847	2

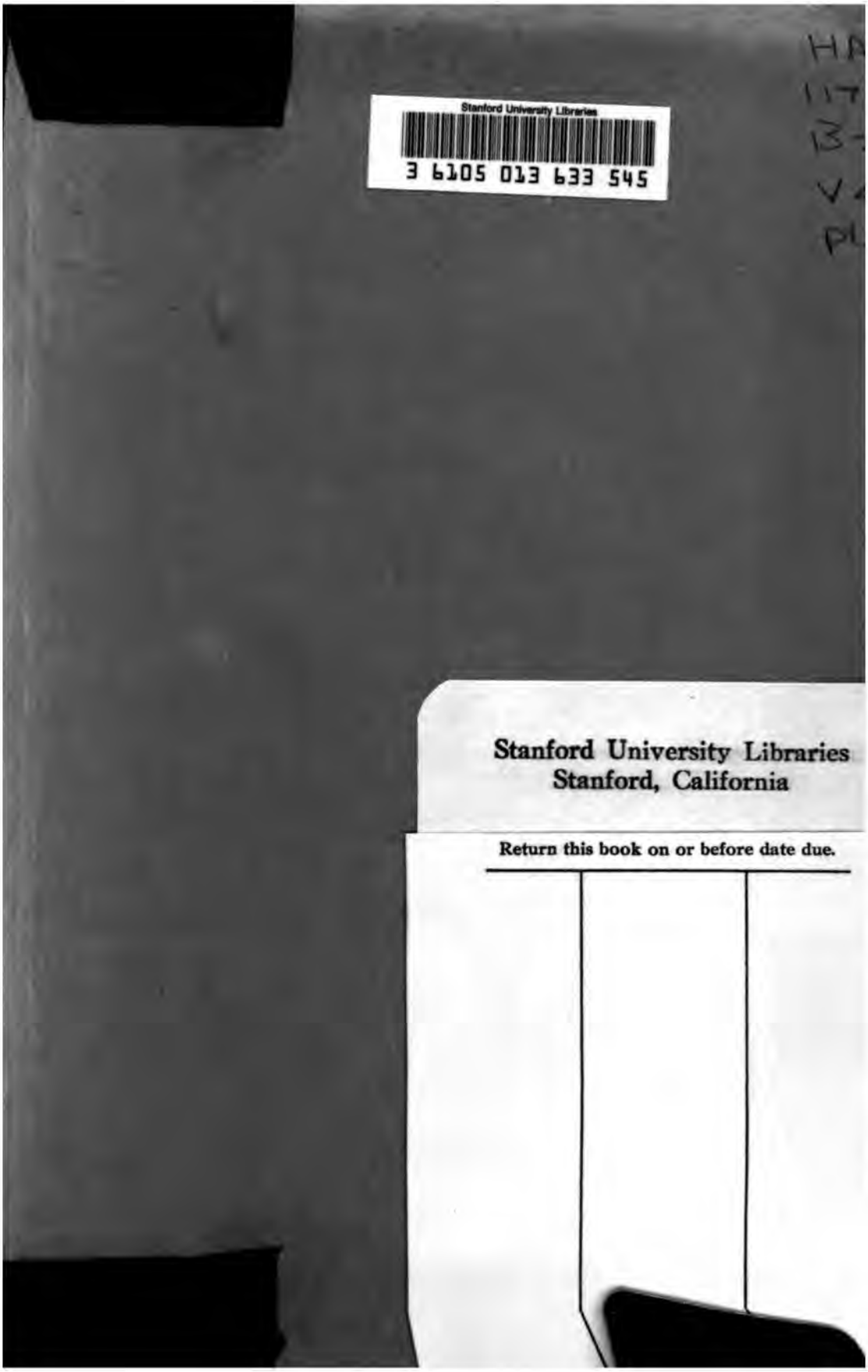
Die Wagen		
sind eingetheilt		wurden erzeugt
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik
Kleine gedeckte Lastwagen, bezeichnet mit V/2	10	Werkstätte der oberschlesischen Bahn, Breslau
Kleine offene Last- u. Equipage-Wagen, bezeichnet mit VII	6	detto
Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	2	detto
Summe	128	

Auf der lombardisch-venezianischen B

a. Die Personen-Wagen.

Hofwagen	1	Eigene Regie
	1	Grondona, Mailand
	1	Eigene Regie
I. Classe	3	Heindorfer, Wien
	1	Grondona, Mailand
	1	detto
I. u. II. Cl. combinirt	2	Eigene Regie
	2	Grondona, Mailand
	5	W. Norris, Wien
	6	Grondona, Mailand
	6	Eigene Regie
	3	Grondona, Mailand
	1	Eigene Regie
	10	detto
	5	detto
	7	detto
II. Classe	3	W. Norris, Wien
	8	Heindorfer, Wien
	15	Eigene Regie
	3	Grondona, Mailand
	10	Eigene Regie
	2	detto
	10	detto
	20	W. Norris, Wien
III. Classe	5	Grondona, Mailand
	20	Eigene Regie
	12	Grondona, Mailand
	20	Eigene Regie
	20	detto
Summe	203	

Die Wagen					Die Wagen				
sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen	sind eingetheilt		wurden erzeugt		haben Achsen
in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre		in	mit der Zahl von Stücken	in der Fabrik	im Jahre	
b. Die Lastwagen.									
Conducteurs-Wagen, bezeichnet mit IV/1	4	Eigene Regie	1849	3	Kleine gedeckte Lastwagen mit Plattform, bezeichnet mit V/2	100	Grondona, Mailand	1853	2
	20	detto	1853	3		12	detto	1849	2
Kleine Postwagen, bezeichnet mit V/1	8	W. Norris, Wien	1845	2		7	durch Umstaltung von III. Classe-Wagen in eigener Regie	1842	2
	11	Grondona, Mailand	1847	2		20	Eigene Regie	1854	2
	4	Eigene Regie	1846	2	Kleine offene Equipage- und Lastwagen, bezeichnet mit VII	15	J. Spiring, Wien	1845	2
	8	Grondona, Mailand	1849	2		15	Heindorfer, Wien	1847	2
	2	Heindorfer, Wien	1849	2		7	Eigene Regie	1847	2
	2	Eigene Regie	1849	2		69	detto	1849 bis 1852	2
	20	Grondona, Mailand	1853	2					
Kleine gedeckte Lastwagen mit Plattform, bezeichnet mit V/2	19	W. Norris, Wien	1845	2	Pferdewagen, bezeichnet mit VIII	6	W. Norris, Wien	1845	2
	30	Grondona, Mailand	1847	2		4	Heindorfer, Wien	1847	2
	11	Heindorfer, Wien	1847	2	Schotterkarren	35	Eigene Regie	1849	2
	36	E. Kraft, Wien	1847	2		30	detto	1852	2
	11	J. Spiring, Wien	1847	2					
	37	Grondona, Mailand	1849	2					
	101	detto	1851	2	Summe	649			
	5	Eigene Regie	1851	2					


Stanford University Libraries
3 6105 013 633 545

HA
117
B-
V
PL

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.